
محمود فوزى
مبارك
والضربة الجوية فى أكتوبر
Bibliotheca Alexandrina
0143871
دار النشر هاتيه

محمود فوزى

مبارك والضربة الجوية فى أكتوبر

دار النشر هاتييه

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

كيف التقى أنور السادات بحسنى مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ فى مطار العريش، وماذا دوّن السادات فى أجندته الصغيرة عن الطيار الملازم ثان حسنى مبارك ؟!

وما هو الحوار الذى دار بين الرئيس السادات وحسنى مبارك قبل أن يعينه نائبا لرئيس الجمهورية ؟!

وكيف تلقى حسنى مبارك هذه المفاجأة، وماذا كان رده على السادات ؟!

ولماذا قال السادات لحسنى مبارك : الخدمة فى القوات المسلحة أخف بكثير من الخدمة فى رئاسة الجمهورية ؟!

ولماذا أخفى حسنى مبارك قرار تعيينه نائبا لرئيس الجمهورية على الجميع حتى عن زوجته قبل أن يصدر السادات القرار رسميا ؟!

وماذا قال الرئيس السادات فى أسباب اختيار حسنى مبارك نائبا لرئيس الجمهورية ؟!

وأين كان اللـواء حسنى مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ ؟
وما هى المهمة التى كان مكلفا بها ؟! وماذا فعل ؟!
وما هى أسباب النكسة من وجهة نظر حسنى مبارك ؟!
وماذا قال لزملائـــه الذين أصيبـــوا بحالـــة من الحـــزن والوجوم؟!
وكيف قاد حسنى مبارك القوات الجوية من الهزيمة إلى النصر ؟!
وما هى الأسس التى اعتمد عليها للتحضير لحرب أكتوبر ؟!
ولماذا رفض حسنى مبارك أن يحصل على إجازة قبل حرب أكتوبر؟!
وكيف فرضوا عليه إجازة إجبارية للراحة ـ قبل خوض المعركة ـ لم يمنحها لنفسه منذ سبع سنوات ؟!
وكيف قامت قواتنا الجوية بهجوم مباغت على العدو بعد وصول الطائرات الجديدة يومى ١٤ و ١٥ يوليو ١٩٦٧ من أول إلى آخر ضوء ؟!
وكيف استفادت قواتنا الجوية بعد النكسة من الخطة

الاستراتيجية «كولومب» والتى أعدتها إسرائيل بعد معركة ١٩٥٦ مباشرة ؟!

وكيف تمكن طيارونا من خلال المعارك الجوية الأولى بعد النكسة من إسقاط ثلاث طائرات معادية: اثنتين فى البحيرات المرة والثالثة فى السويس ؟!

ولماذا قال «حاييم هرتزوج» المعلق العسكرى الإسرائيلى والقائد السابق للضفة الغربية :

يا خوفى من الطيارين المصريين من أن تزداد شوكتهم ؟!

وما هو المعنى المقصود من قيام القوات الجوية بعملية ظهور رمزى يوم ٥ يونيو ١٩٦٩ ؟!

وكيف تم تطوير الطائرات السوفيتية التى كانت مصنعة لتلائم طبيعة الأراضى السوفيتية الشاسعة لتلائم الارتفاعات المنخفضة ؟!

وكيف رد قائد القوات الجوية حسنى مبارك الصاع صاعين لإسرائيل بعد أن اخترقت طائرة العدو مجالنا الجوى عند مطار «السخنة» ؟

وكيف لم يهدأ حسنى مبارك حتى تم اختراق المجال

الجوى الإسرائيلى لمدة ١٣ دقيقة كاملة ؟!

وكيف هزم حسنى مبارك إسرائيل جويا بالتليفون قبل حرب أكتوبر ؟!

ولماذا أصدر قائد القوات الجوية حسنى مبارك فى ٥ أكتوبر ١٩٧٣ أمرا بإعداد طائرة خاصة لكى تقله فى اليوم التالى مباشرة ٦ أكتوبر إلى طرابلس؟

ثم لماذا تم تأجيل الموعد إلى الساعة الثانية والنصف ؟!

وكيف دمر طيارونا مطار «المليز» حيث لم يستخدم طوال أيام الحرب ؟! ..

ولماذا تم إلغاء الضربة الثانية التى كان مقدرا أن تحدث بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى ؟!

وما تأثير الضربة الجوية الأولى على العدو الإسرائيلى ؟!

وكيف استطاعت الميج ١٧ أن تسقط الطائرات الميراج والفانتوم الإسرائيلية ؟!

وكيف استطاعت الطائرة الهليكوبتر المصرية أن تسقط الفانتوم الإسرائيلية فى سابقة لم تحدث فى تاريخ الحروب العسكرية ؟!

ولماذا قال الصحف الأمريكى الشهير «روبرت هوتز» عن قواتنا الجوية فى حرب أكتوبر إنها دخلت حربين وليست حربا واحدة ؟!

وما هى شهادة الفريق محمد على فهمى قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر عن الدور الحقيقى لحسنى مبارك فى الضربة الجوية لحرب أكتوبر ؟! وشهادة الفريق علاء الدين بركات قائد القوات الجوية السابق ، والفريق أحمد نصر قائد القوات الجوية الحالى، والأستاذ محمد عبدالمنعم المؤرخ العسكرى لجريدة الأهرام عن الضربة الجوية وأسرارها؟ ..

كل هذه الأسئلة المهمة وغيرها يجيب عليها هذا الكتاب الذى بين يديك، وهو أول كتاب عن دور القوات الجوية فى حرب أكتوبر بقيادة حسنى مبارك قائد القوات الجوية فى تلك الفترة الحاسمة فى تاريخ مصر .

ولعلها تكون أخطر فترة فى تاريخ الرئيس حسنى مبارك حتى بعد أن تولى الرئاسة، وتحمل المسئولية بعد اغتيال

الرئيس الراحل أنور السادات، فقد يكون من السهل أن يقود الرئيس دولة، والطبيعى أن تواجهه مصاعب، ولكن من أصعب المصاعب أن يقود أمة من النكسة إلى النصر وهذا يحسب حقيقة ودون أدنى مبالغة للرئيس حسنى مبارك قائد القوات الجوية وقتها الذى أعد وجهز وخطط لضربة النصر المؤثرة فى حرب أكتوبر، وحول الهزيمة إلى نصر .

ولعل الشعب بعد عشرين عاما على حرب أكتوبر يتوق شوقا إلى ضربات جديدة ومتلاحقة لتدمير الفساد والتطرف والبيروقراطية وأشياء أخرى كثيرة !

نحن فى مسيس الحاجة إلى مزيد من الضربات الساحقة التى تعيد إلى الواقع انتصارات أكتوبر التى فقدنا روحها وعلينا أن نستعيدها !

محمود فوزى

١

مبـــــــــارك
مـــن لقـــاء السادات الأول بالعـــريش عـــام ١٩٥٠..
إلى مفاجأة الســادات لــه بتعـــيينه نائـــبا لـــرئيس الجمهـــورية!

● السادات يقول لحسنى مبارك:
بعد تفكير طويل فى العديد من الشخصيات وقع اختيارى عليك لتكون نائبا لرئيس الجمهورية !

● أول لقاء بين حسنى مبارك وأنور السادات فى العريش عام ١٩٥٠، ويومها سجل السادات اسم حسنى مبارك فى أجندته الصغيرة !

● السادات عينى لم تقع على غيره عام ١٩٧٢ ليتولى قيادة قواتنا الجوية ويقودها إلى النصر !

- كيف هزم حسنى مبارك إسرائيل جويا بالتليفون قبل حرب أكتوبر؟!

- اللواء مدكور أبو العز قائد الكلية الجوية عام ١٩٥٩ كان يتوقع لحسنى مبارك مستقبلا باهرا !

- الملف العسكرى السرى رقم ٢٠١ لحسنى مبارك يقول:
«يقوم بواجبه على أكمل وجه، وله دراية بالأعمال الإدارية ويمتاز بالضبط والربط وهو ضابط ممتاز من جميع الوجوه» .

قال الصحفى الأمريكى الشـــهير «روبرت هوتز» وهـــو الكاتب المتخصص فى شئون الطيران عن قائد القوات الجوية فى حرب أكتوبر الفريق حسنى مبارك :

« إنه بحق معلم وليس معلما أكاديميا للطيران بل أستاذ طيران ..أستاذا فى معارك الجو على المستوى الاستراتيجى قبل التعبوى.. إنه دخل حرب أكتوبر مرتين وليس مرة واحدة، وجعل من العقيدة الشرقية والعقيدة الغربية عقيدة قتال مصرية دخل بها حربين وفاز فى النهاية » .

وهى شهادة أبلغ من أى تعليق .

وقد ولد محمد حسنى مبارك فى الرابع من مايو عام ١٩٢٨ فى قرية كفر المصيلحة التابعة لمركز شبين الكوم فى محافظة المنوفية .

كان والده سيد إبراهيم مبارك يعمل فى محكمة طنطا، وانتقل إلى عدة مواقع أخرى حتى استقر فى شبين الكوم، وقد أحيل للتقاعد عام ١٩٦٠ بعد أن أصبح مفتشا فى وزارة العدل، وتوفى فى نفس العام .

أما والدته فكانت سيدة فاضلة وطيبة وحنون على أبنائها الذين يكبرهم الرئيس حسنى مبارك، وهم: سامية وسامى وفوزى وعصام .

وقد تلقى حسنى مبارك تعليمه الابتدائى فى مدرسة قريته كفر المصيلحة، ثم التحق بالمدرسة الثانوية بشبين الكوم والتى تبعد مايقرب من كيلو متر ونصف الكيلومتر عن قريته، وكان يسير على قدميه شأنه شأن زملائه من أبناء القرية للوصول إلى المدرسة يوميا.

وكانت رغبة والده السيد مبارك فى أن يلتحق ابنه بكلية المعلمين ليعمل مدرسا، ولكن رغبة الابن حسنى مبارك هى أن يتخرج ضابطا بالقوات المسلحة.. وقد أقنع الابن أباه فاحترم الأب رغبة ابنه .

وقد التحق محمد حسنى مبارك بالكلية الحربية فى نوفمبر ١٩٤٧ وتخرج منها فى دورة متصلة بدون إجازات فى فبراير ١٩٤٩ برتبة ملازم .

وبعد دخول حسنى مبارك الحياة العسكرية لم تكن أسرته موافقة على الالتحاق بالطيران، وقد استطاع

حسنى مبارك أن يقنعهم فتقبلوا الأمر الواقع بسماحة ورحابة صدر .

وكان حسنى مبارك قد تقدم للالتحاق بالكلية الجوية أثناء أدائه امتحانات التخرج فى الكلية الحربية، وقبل بها وتخرج عام ١٩٥٠ كطيار مقاتل، وطار على المقاتلات الإنجليزية «والفيات والماكس» الإيطالية .

وقد عمل مدرسا بالكلية الجوية منذ عام ١٩٥٢ وحتى بداية عام ١٩٥٩ ، وقد تخرج على يديه أثناء هذه الفترة ١١ دفعة من الضباط الأكفاء .

وقد تم ترشيحه لأسراب المقاتلات فى حلوان ثم انتقل إلى القاذفات .

ذات يوم استدعى الفريق صدقى محمود ـ وكان وقتها قائدا للقوات الجوية ـ حسنى مبارك وقال له : «لقد تقرر نقلك إلى لواء القاذفات» .

وبالفعل استلم حسنى مبارك عمله بلواء القاذفات وظل به حوالى عاما، ثم سافر بعدها فى بعثة لمدة عام للحصول على شهادة أركان الحرب، ثم عاد بعدها إلى السلاح ،



صورة نادرة لحسنى مبارك وهو طالب فى كلية الطيران .

وظل يعمل فيه حتى عام ١٩٦٧ .

وقد سافر محمد حسنى مبارك فى بعثتين للدراسة فى الاتحاد السوفيتى: كانت الأولى للتدريب على الطائرات من طراز «اليوشين ٢٨» والثانية للدراسة والتدريب على القاذفات الثقيلة «تيبولوف ١٦» ثم تولى سرب قاذفات ثقيلة، فقيادة لواء قاذفات ثقيلة، ثم بعثة ثالثة للدراسات العليا «أركان حرب» للطيران فى أكاديمية «فرونز» العسكرية السوفيتية، ثم تولى قيادة لواء قاذفات بعد عودته .

وحينما كان يعمل حسنى مبارك فى الكلية الجوية جاءه أحد الضباط ليستأذنه فى إجازة لظرف طارئ فقال له :

«اذهب إلى زملائك واتفق ورتب معهم هذا الأمر» .

فذهب هذا الضابط إلى زملائه وعرض عليهم الأمر لكنهم رفضوا.

ولما كان حسنى مبارك يعلم تماما أن هناك ظرفا طارئا يستدعى أن ينزل هذا الضابط فى إجازة فقال له :

«انزل إجازتك وسأبقى أنا مكانك »! .

ولما علم زملاء الضابط بذلك هرعوا إلى حسنى مبارك يطلبون منه أن ينزل هو فى إجازة وأن يبقوا جميعا بدلا منه .

ولكنه صمم على البقاء .

والذى حدث فعلا بعد ذلك أن بقى الجميع .. ونزل هذا الضابط فى إجازة طارئة .

وكان هدف حسنى مبارك من وراء ذلك هو: إبراز معنى التعاون بين الجميع لخدمة العمل .

وكان حسنى مبارك أثناء عمله بالكلية شديد الانضباط فى مواعيده لدرجة أن الطلبة كانوا يستيقظون فى الخامسة والنصف صباحا ، وما أن يفتحوا عيونهم حتى يجدوا وسطهم فى العنابر قائد السرب حسنى مبارك !

وكان الطلبة يتساءلون فيما بينهم :

متى يستيقظ بالضبط قائد السرب حسنى مبارك ؟!

فقد كان شعلة من النشاط فى التدريب .. كان يلازم الطلاب طوال اليوم فى جناح الطيران، وجناح الطلبة، ويمارس معهم رياضته المفضله الإسكواش والهوكى .

كان رقم الملف العسكرى لحسنى مبارك هو «٢٠١» وفى إحدى صفحاته تقرير سرى موقع عليه من اللواء مدكور أبو العز قائد الكلية الجوية وقتها عام ١٩٥٩ ومصدق عليه من رئيس أركان القوات الجوية ..

يقول هذا التقرير :

« إن محمد حسنى مبارك يقوم بواجبه على أكمل وجه كأركان حرب فى الكلية الجوية، وكقائد سرب فى الوقت نفسه، وله دراية بالأعمال الإدارية وقدرته الإشرافية كبيرة جدا، ويمتاز بالضبط والربط، وهو ضابط ممتاز من جميع الوجوه، وأتوقع له مستقبلا باهرا».

تولى منصب مدير الكلية الحربية فى نوفمبر ١٩٦٧، واختير رئيسا لأركان القوات الجوية فى ٢٣ يونيو ١٩٦٩، وصدر قرار رئيس الجمهورية بتعيينه قائدا للقوات الجوية فى ٢٣ أبريل ١٩٧٢ .

وقد قال الرئيس السادات عن اختيار حسنى مبارك قائدا للقوات الجوية :

«إن عينى لم تقع على غيره عام ١٩٧٢ ليتولى قيادة



الرئيس جمال عبد الناصر يصافح اللواء طيار حسنى مبارك .. هل كان عبد الناصر يعتقد أن هذا النسر سيخلفه بعد عشر سنوات فى رئاسة الجمهورية ؟!

القوات الجوية ويقودها إلى النصر ويشرف على الثأر من ١٩٦٧».

والحقيقة أن كل المناصب التى تولاها الرئيس حسنى مبارك منذ تخرجه فى الكلية الجوية كانت مفاجأة له على حد تعبيره فى حواره مع الكاتب الصحفى الراحل على حمدى الجمال، فما من منصب عين فيه حسنى مبارك كان يتوقعه أو سعى إليه أو حتى فكر فيه !

ولكن حملته المفاجأة إلى مناصب مختلفة لم يكن له خيار فيها، وليس معنى ذلك أن الرجل لم يكن طموحا، ولكن كان يفكر دائما فى مسئولية المنصب الذى يتولاه.

والرئيس حسنى مبارك يمارس الرياضة يوميا، وكان من قبل رئيسا لفريق الهوكى فى مدرسته، والآن يمارس الإسكواش .

والرئيس يقول :

«أجمل لحظات يومى هى التى أمارس فيها الرياضة » .

وهذه حقيقة.. لدرجة أن الرئيس مبارك بعد أن اطمئن إلى نصر أكتوبر.. لعب الإسكواش فى اليوم الرابع من

بدء الحرب فى الساعة الثانية صباحا .

وهو حريص على لعب الإسكواش رياضته المفضلة والتى يجيدها تماما فى الصباح الباكر يوميا .

ولقد رأى أنور السادات حسنى مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ فى مطار العريش وسجل اسمه فى أچندته الصغيرة التى كان يحتفظ بها .

وكان ذلك على وجه التحديد فى مارس ١٩٥٠ حيث كان الملازم ثان محمد حسنى مبارك ـ قد حصل على بكالوريوس الطيران بعد تخرجه فى الكلية الحربية عام ١٩٤٩، ثم حصل على بكالوريوس علوم الطيران فى الكلية الجوية عام ١٩٥٠، وذهب للخدمة فى مطار العريش .

وفى نفس هذا التوقيت فى عام ١٩٥٠ كان محمد أنور السادات قد عاد ضابطا بالجيش المصرى وذهب لينضم إلى الفرقة الأولى مشاة بالعريش أيضا .

وهناك رأى لأول مرة الملازم ثان محمد حسنى مبارك، وكان ضمن مجموعة من الضابط من طيارى القاعدة

الجوية هناك.

ولكن حسنى مبارك شد انتباه السادات للغاية وقتها .

ولقد ساهم أنور السادات حين كان رئيسا لمجلس الشعب قبل منتصف عام ١٩٦٩ فى اختيار العميد حسنى مبارك رئيسا لأركان القوات الجوية، وكانت أصعب المراحل التى تصاعدت فيها عمليات حرب الاستنزاف حيث كانت هناك هجمات واعتراضات جوية تكاد تكون يومية خلال تلك الفترة .

ولقد نجح حسنى مبارك خلال تلك الفترة فى الإعداد والتخطيط للمعركة بالتدريب الجماعى والتخلى عن الأسلوب النمطى داخل قواعدنا الجوية .

وكان يعمل خلال تلك الأيام ما بين ١٥ إلى ١٨ ساعة يوميا من أجل النهوض بالطيران المصرى واستعادة مكانته في سماء المعركة من جديد .

ولقد التقى نائب رئيس الجمهورية أنور السادات باللواء طيار محمد حسنى مبارك فى الخرطوم عام ١٩٧٠ حين وقعت أحداث جزيرة «آبا» بالسودان .



الرئيس السادات يقول لحسنى مبارك: أضع القوات الجوية أمانة فى عنقك لتحقيق النصر .

ودار حوار بينهما حول الوقوف مع الشقيقة السودان، وحول مواجهة تصعيد العدو الإسرائيلى لعملياته الجوية اليومية على منطقة القناة وعمق البلاد .

ثم التقى به بعد ذلك مرتين حين كان رئيسا لأركان القوات الجوية، ثم عدة مرات بعد أن أصبح قائدا للقوات الجوية، وفى أحد الاجتماعات قال الرئيس أنور السادات - يومها - للفريق حسنى مبارك :

«القوات الجوية أمانة فى عنقك ..

وإن ثقتى فيك كاملة ..

وأنا على يقين أن القوات الجوية

سوف تنفذ مهمتها

فى العمليات القادمة» .

ولم يلتق به إلا فى ١٩ أكتوبر حيث وجه السادات سؤالا إلى الفريق حسنى مبارك :

ما هو الحال فى القوات الجوية ؟!

فقال له : ممتاز يا أفندم .

فقال له السادات :

نحن مستمرون فى القتال حتى نحقق خطتنا.

وقد أصدر الرئيس السادات قراره بإسناد القوات الجوية إلى اللواء حسنى مبارك فى أبريل عام ١٩٧٢ .

وقد قال الرئيس السادات للواء حسنى مبارك وقتها :

« إن الطيران هو فيصل الحرب.. وعليك منذ هذه اللحظة .. أن تختار أسلوبا جديدا فى استخدام طيرانك .. أسلوبا جديدا فى الهجوم على العدو بحيث تحقق أقصى المفاجأة لطيرانه وقواته، وفى الوقت نفسه تضمن سلامة قواتنا الجوية وقدرتها على الاستمرار.. وهذا هو وحده طريق النصر » .

وقد قضى حسنى مبارك أياما كاملة ـ ليلا ونهارا ـ لم يغادر فيها مكتبه على الإطلاق ليضع كل أفكاره على الورق .. ثم اجتمع برجاله نسور مصر ليضع هذه الأفكار موضع التنفيذ العملى .

وكان حسنى مبارك حركة دائبة لا تهدأ .. كل ساعة فى قاعدة.. صباحا تراه فى قاعدة فى «أسوان»، وظهرا فى قاعدة فى «المنصورة»، وبعد منتصف الليل فى

«الدخيلة» أو «بير عريضة» .. يجتمع بالرجال ويطمئن على التدريبات ..

لقد أقام مدارس عسكرية خاصة لتأهيل كل الأطقم البشرية الفنية فوق الأرض وفى الطائرات بالجو.

وكان الطيارون المصريون يتدربون على الطيران المنخفض لتفادى الكشف الرادارى ليلا وليس نهارا فقط ... وعلى إطلاق الصواريخ من الجو للجو، ومن الجو للأرض في ميادين رمى مجهزة بأهداف هيكلية مشابهة تماما لما يأتى به طيارو الاستطلاع من صور جوية.

وكانت المقاتلات القاذفة للهجوم المصرية كلما قامت بالهجوم على قوات العدو فوق سيناء تجد المقاتلات الإسرائيلية فى انتظارها حتى قبل أن تصل إلى منطقة الهدف !!

رغم كل حرص قواتنا ضد رادارات العدو !!

ولم تكن النتائج بالضرورة ترضينا ..

وكانت مشكلة لا حل لها تؤرق الجميع .

ولكن حين تولى اللواء حسنى مبارك رئاسة أركان

القوات الجوية عام ١٩٦٩، وفى زيارة له لقيادة العمليات أمسك اللواء حسنى مبارك بسماعة التليفون وأصدر أمرا إلى أحد تشكيلاتنا الجوية بالإقلاع لمهاجمة هدف ما للعدو داخل سيناء ... وفى التوقيت المحدد للاختراق ... وفى منطقة عبور طائراتنا فوجئ القادة فى غرفة العمليات بتجمعات للمقاتلات الإسرائيلية تستعد لمواجهة المقاتلات القاذفة المصرية فى كمين !

وعلت الدهشة وجوه جميع الضباط !!

ولكن اللواء حسنى مبارك قال لهم :

«لاتندهشوا ؟!

لقد أعطيت تعليماتى شفويا قبل أن أصل إلى هنا إلى التشكيل الذى طلبت منه تليفونيا الإقلاع والهجوم بألا ينفذ أوامرى التليفونية !! إنه هجوم وهمى من جانبنا لأتأكد من أن إسرائيل تتصنت على خطوطنا التليفونية.. ولا شىء أكثر من هذا !!

وإذا كانت إسرائيل تتحدث وتفخر كثيرا بكفاءتها فى التكنولوچيا ومعجزاتها الأسطورية فى طيرانها ... فالمسألة

لاتعدو أن تكون تصنتا جيدا على خطوط مواصلاتنا ولابد من إفشال هذا النشاط » .

وقد علت الابتسامة وجوه الجميع، وكان لهذا أثره الطيب على الروح المعنوية لنسورنا الجوية .

ولقد كانت هناك شائعات كثيرة ترشح حسنى مبارك وزيرا للطيران ولكنها مجرد تكهنات ... شائعات .

ولقد اتصل مكتب الرئيس أنور السادات بالفريق حسنى مبارك وأبلغوه باستدعاء الرئيس السادات له لمقابلته فى اليوم التالى .

وذهب الفريق حسنى مبارك لمقابلة الرئيس السادات وهو لايدرى مطلقا السبب وراء المقابلة .

ولم يدر بخلده مطلقا ما سوف تنتهى إليه، فلم يكن فى ذهنه أى موضوع معين يمكن أن يناقشه فيه الرئيس .

ودخل الفريق حسنى مبارك فى الوقت المحدد وبدأ الحوار بينه وبين الرئيس أنور السادات، وأخذ السادات يشرح الموقف السياسى بكل أبعاده واحتمالاته ورؤيته المستقبلية ثم تطرق الحديث إلى الوضع العسكرى أيضا .



أنور السادات : إن عينى لم تقع على غيره عام ١٩٧٢ ليتولى قيادة القوات الجوية ويقودها إلى النصر ويشرف على الثأر من ١٩٦٧ .

ثم جاء وقت الغداء فدعا الرئيس أنور السادات الفريق حسنى مبارك إلى الغداء معه.

وبعد الغداء استأنف السادات حديثه قائلا لحسنى مبارك:

« إن تواجد المعلومات كلها عند فرد واحد عمل خطير، ويجب أن يكون هناك على قمة المسئولية من يشارك الرئيس فيما لديه من معلومات، والخطط الموضوعة لكل الاحتمالات .

ولذلك فإننى قررت أن أضع غيرى معى فى الصورة .. صورة العمل من كافة جوانبه. فقال :

«فكرت فى أحمد إسماعيل ولكنه كان مريضا، وللأسف انتقل إلى جوار ربه ..

وفكرت فى فلان .. وفكرت فى فلان ولكن كانت هناك أسباب حالت دون اختيارهم» .

ثم التفت الرئيس أنور السادات إلى حسنى مبارك وقال له :

«وأخيرا وقع اختيارى عليك أنت ياحسنى لتصبح نائبا لرئيس الجمهورية » .

كانت مفاجأة كبيرة لحسنى مبارك بل أكبر مفاجأة فى حياته بالطبع .. فقد كانت كل مناصبه السابقة فى إطار خط سيره فى القوات الجوية، أما هذا المنصب فكان فى اتجاه رئاسة الجمهورية !

ولم يستوعب حسنى مبارك المفاجأة، فقال للسادات على الفور :

«تقصد سيادة الرئيس أن ذلك يمكن أن يتم خلال سنة أو أكثر» ... فرد عليه الرئيس السادات قائلا :

«سنة أيه.. هذا الأسبوع .. سأصدر قرارى بذلك خلال يومين ! » .

وهنأ الرئيس أنور السادات النائب حسنى مبارك بالمنصب الجديد وتمنى له التوفيق، وقال له وهو يشد على يده :

«الخدمة فى القوات المسلحة أخف بكثير من الخدمة فى رئاسة الجمهورية » .!

وعاد حسنى مبارك إلى منزله وهو يكتم هذه المفاجأة الكبيرة.. وسألته السيدة زوجته عن المقابلة فقال لها :

«إن المقابلة كانت لاستعراض الموقف فى القوات الجوية» .

لم يقل لأحد مطلقا عن أسباب المقابلة .

فقد اعتاد الرئيس حسنى مبارك أن يحافظ على أسرار عمله فى كافة مراحل حياته العملية، ولايخلط بين الأمور الشخصية وأمور العمل مطلقا .

ولكن لاحظ الجميع أن هناك شيئا ما سواء فى منزله أو فى مكتبه، ولكنه مع ذلك لم يفصح عن شيء إلى أن أصدر الرئيس السادات قرار تعيينه نائبا لرئيس الجمهورية.

وقد أصدر الرئيس أنور السادات قرارا فى ٢٦ أبريل ١٩٧٥ بتعيين محمد حسنى مبارك نائبا لرئيس الجمهورية.

وقال الرئيس السادات فى أسباب هذا الاختيار :

«لقد اخترت حسنى مبارك نائبا لى ليس لكونه طيارا وقائدا للقوات الجوية أو أحد قادة حرب أكتوبر ـ وكل هذه الاعتبارات لم تغب عن بالى ـ ولكن اخترته قبل هذه الاعتبارات لأنه يمثل جوهر الإنسان فى وطننا » .

وهو المقاتل المصرى بأصالته وقدراته وخبراته .. وفى كل حياته كان يواجه الموت بل يقتحم الموت ليحمى لنا

الحياة ..

باختصار لأنه يمثل جيل أكتوبر الذى أريد له أن يتقدم نحو موقع القيادة العليا للدولة.

وعندما سئل الرئيس حسنى مبارك عما إذا كان قد اختلف مع الرئيس السادات عندما كان نائبا له قال :

«كنت أقول رأيى بمنتهى الصراحة والأمانة .. وكان هو صاحب القرار، وكنت أصارحه بنبض الشارع ولا أخفيه عنه .. ولم أكن أجمل لفظا من عندى بل كنت أعلنه بمنتهى الواقعية دون أن أضيف شيئا » .

وقد قلت له أكثر من مرة :

«يوم ما تجدنى عبئا عليك أنا مستعد أن أمشى » ..

وغضب الرئيس من كلامى ومن تكرار القول .



٢

حسني مبارك:
بعد نكسة يونيو ١٩٦٧
إلى بدء التدريب
الجماعي الذي قاد
الطيران إلى النصر!

● كان حسنى مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ فى الجو فى مهمة تدريبية لعدد من الطيارين فى مطار «بنى سويف» !

● حسنى مبارك يقول لزملائه بعد النكسة : صحيح أننا هزمنا فى المعركة، لكن لابد أن نسترجع ثقتنا بأنفسنا ونحقق النصر فى النهاية !

● كان وداع العراقيين للطيار حسنى مبارك بعد مهمة رسمية فى بغداد مؤثرا للغاية !

- حسنى مبارك أول من بدأ نظام التدريب الجماعى الذى قاد الطيران إلى النصر !

- حسنى مبارك فى «مرسى مطروح» قبل الحرب بعشرين يوما يخطط ويتصور ما سوف تكون عليه سماء المعركة فى حرب أكتوبر !

- حسنى مبارك يصمم على اختراق طائراتنا للمجال الجوى الإسرائيلى لمدة ١٣ دقيقة ردا على اختراق الطائرات الإسرائيلية لمجالنا الجوى !

كان حسنى مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ فى الجو حيث أقلع من مطار «بنى سويف» فى مهمة تدريب عدد من الطيارين، وفجأة وفى تمام الساعة التاسعة وعشر دقائق اتصل به المطار وقالوا له :

«فيه هجوم على المطار ...

المطار بينضرب ..

نفذ خطة فهد »

وكانت أصعب لحظة فى حياة حسنى مبارك .. ولم يكن من الممكن وقتها عمل أى شىء، فالممرات ضربت، والطائرات ضربت على الأرض .

كان الموقف فى غاية الصعوبة .. بعد أن تحددت معالم نكسة ١٩٦٧ واضحة ..

ولقد أصيب الضباط - وكان هذا طبيعيا - بحالة من الوجوم والحزن، وقال يومها حسنى مبارك لزملائه :

«صحيح أننا هزمنا فى المعركة، لكن المهم أن نسترجع ثقتنا بأنفسنا، وأن نتغلب على كل الصعوبات، وأن نحقق النصر فى النهاية » .

وكان رأى حسنى مبارك أن سبب الهزيمة بالنسبة للقوات الجوية أن التدريب كان فرديا، وأهم شيء فى القتال أن يكون الطيارون مدربين تدريبا جماعيا .

وظل حسنى مبارك فى لواء القاذفات إلى أن سافر إلى «بغداد» فى مهمة رسمية، وبعدها بشهر وبالتحديد فى نوفمبر ١٩٦٧ جاءه أمر بالعودة فورا إلى القاهرة حيث تولى منصب مدير الكلية الجوية.

وكان وداع العراقيين فى المطار لحسنى مبارك مؤثرا للغاية، لدرجة أنه غلبه التأثر من شدة ما أحس بآلامهم من أنه عائد إلى مصر رغم أنه لايبكى بسهولة !

أسوق هذه الواقعة لأؤكد على أن الرئيس حسنى مبارك لم يكن معاديا للعراق فى أى وقت من الأوقات، ولكن موقفه من العراق فى حرب الخليج كان لنصرة العدل والحق، وبعد العديد من المناشدات للرئيس العراقى صدام حسين .

المهم عاد حسنى مبارك إلى مصر وتولى قيادة الكلية الجوية وقد استطاع تخريج ست دفعات من الطيارين فى ١٨ شهرا .

وفى أحد أيام يونيو ١٩٦٩ ، وفى الساعة السابعة صباحا ومن جرس التليفون فى مكتب حسنى مبارك حيث أبلغه المتحدث من رياسة القوات الجوية أنه رقى إلى رتبة عميد وكان ذلك قبل موعد ترقيته الطبيعية وتعيينه رئيسا لأركان القوات الجوية .

وسأل حسنى مبارك محدثه من رئاسة القوات الجوية ...
مين اللى اختارنى !! وليه ؟!

فرد عليه قائلا : هذا أمر صدر .. وما عليك إلا التنفيذ !

كان على العميد حسنى مبارك وقتها أن يشد المستحيل ليصبح واقعا وأن يشد الواقع ليصبح ممكنا ... وقد كان . فالمنصب كان خطيرا وقتها، والأمور لم تكن تسير فى طريقها الصحيح، لهذا استلزم هذا جهدا جهيدا من حسنى مبارك ليعيد من جديد أسلوب العمل على الصورة المبتغاة، وأن يعيد النظر فى أسلوب التدريب والتخطيط للقوات الجوية .

كان يعمل ١٦ ساعة يوميا بلا راحة أو إجازة، وفى أبريل ١٩٧٢ كانت هناك مفاجأة كبرى فى انتظار حسنى

مبارك فقد استدعاه وزير الحربية فى مكتبه فى الساعة السابعة مساء وقال له :

«لقد أصدر الرئيس أنور السادات قرارا بتعيينك قائدا للقوات الجوية»

وأيقن يومها حسنى مبارك أن الرئيس السادات عازم على الدخول في حرب، وأن قرار الحرب أصبح وشيكا.

وكانت هذه أكبر مسئولية تعرض لها حسنى مبارك فى حياته ولا تعادلها أية مسئولية حتى بعد أن تولى رئاسة الجمهورية.. فتحويل نكسة دولة إلى أكبر نصر عسكرى أمر ليس من السهل تحقيقه .

لقد بدأ تطبيق ـ ولأول مرة فى القوات الجوية ـ أسلوب التدريب الجماعى، فقد أدرك بما لا يدع مجالا للشك أن أسلوب التدريب الفردى لم يعد يصلح فى زمن الحروب، وأن روح الجماعة فى العمل هى أساس كل نجاح .

واستطاع أن ينتهى من التدريب والتجهيز والوصول إلى المستوى القتالى المرتفع فى أقصر وقت ممكن .

كان عليه أن يعد مسرح العمليات، ويجهز المطارات، ويكون الكادرات.. وقد استطاع في وقت وجيز أن يحقق ذلك بالفعل .

كان حسنى مبارك فى ذلك الوقت لاينام أكثر من أربع ساعات يوميا ، وكانت أعصابه فوق جلده !

نعم كانت أعصابه فوق جلده !

فالقدر قد حمله أكبر مسئولية فى تاريخ هذا الوطن .

وكان أمرا طبيعيا أن يكون عصبيا على غير طبيعته لجسامة المسئولية ؛ لدرجة أن أطباء القوات المسلحة قد اتصلوا بالسيدة الفاضلـة قرينتـه «ســـوزان مبارك» لكى تتدخل لديـــه من أجل راحة وإجازة واجبة .

وفرض الجميع عليه إجازة واجبة لم يمنحها لنفسه منذ سبع سنوات !

ولم يكن هناك مفر من الذهاب إلى مرسى مطروح قبل الحرب بعشرين يوما .

لم تكن إجازة بالمعنى المعروف .. فلم تكن استجماما فى البحر ولكنها كانت تفكيرا فى الجو !

كان حسنى مبارك أيامها يخطط ويتصور ويتخيل ويعد ما سوف تكون عليه الحرب القادمة.. وما أخطرها وأروعها من حرب !

ولقد قامت نسورنا الجوية بمهام انتحارية فى الفترة ما بين ٥ يونيو وحتى ٩ يونيو ١٩٦٧ بلغت ١٣٥ طلعة عمليات .. استشهد فيها الكثيرون لأنها كانت عمليات انتحارية، كان الهدف الأساسى منها هو: تحقيق إرادة الصمود المصرية وسط الظروف القاسية التى تعرضنا لها .

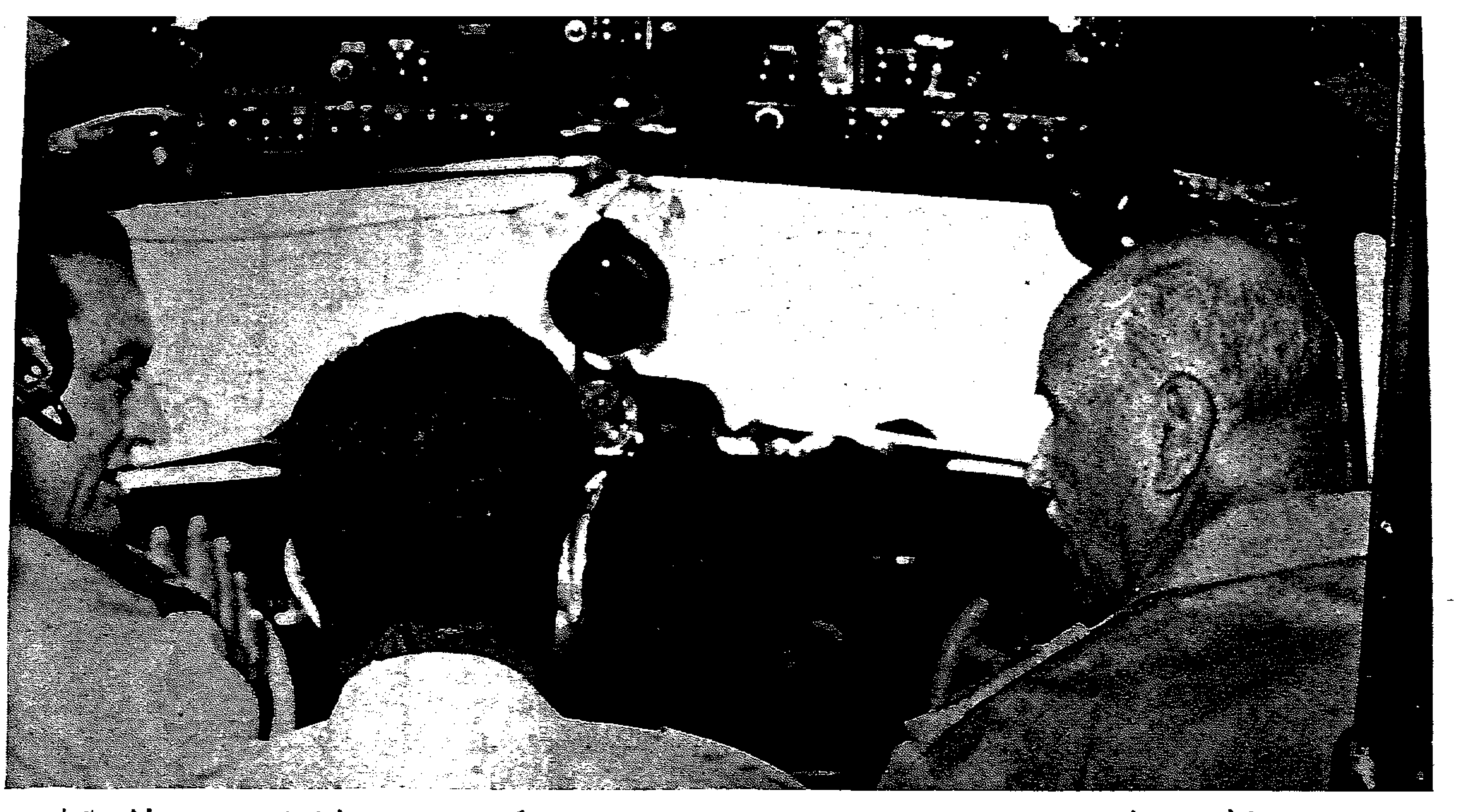
والكثيرون لايعلمون أن قواتنا الجوية قد قامت بهجوم مباغت على العدو بعد وصول الطائرات الجديدة يومى ١٤ ، ١٥ يوليو ١٩٦٧ من أول إلى آخر ضوء .

٢٥٠ طلعة قتال فوق العدو، وفى سيناء، فى هجوم ضارٍ بلا هوادة مما أدى إلى انسحاب أعداد كثيرة من الإسرائيليين، واستتبع ذلك محاكمات داخل الجيش الإسرائيلى وصفتها بعض الصحف الإسرائيلية وقتها «بالهروب الكبير» !! .

ولقد استفادت قواتنا الجوية من هزيمة يونيو ١٩٦٧ حيث درست قواتنا الجوية عن كثب وعمق الضربة

الجوية المعادية «كولومب» والتى أعدتها إسرائيل بعد معركـة ١٩٥٦ مباشرة، وقد أضافت قواتنا الجوية كل ما يضمن لضربتنا الجوية النجاح، حيث أقامت عشرات النماذج للأهداف المعادية فى عشرات المناطق المختلفة على أرضٍ وبنفس المقاييس والاتجاهات حتى تكون هناك تجارب عملية لقواتنا الجوية استعدادا للضربة التاريخية، وتم إنشاء العديد من المطارات والقواعد الجوية، من أجل توفير مساحات كبيرة للمناورة أمام القوات الجوية، كما تم إنشاء دشم خرسانية حصينة لحماية المطارات والقواعد الجوية.. وتم إنشاء ممرات متوازية بدلا من الممرات المتقاطعة والتى كانت من قبل هدفا سهلا للعدو الجوى بقصف تلك المتقاطعات لتعطيل المطارات والقواعد الجوية.

وكان لابد من الاستفادة من أخطاء النكسة، ولهذا بدأت القيادة تضع فى أعقاب النكسة كل ما تجمع لديها من معلومات حول إمكانيات العدو وخططه تحت الدراسة الشاملة، وفى الوقت نفسه كان يعاد تنظيم قواتنا الجوية



حسنى مبارك قاد القوات الجوية فى حرب ١٩٧٣ ببراعة ومهارة وكانت ضربة الطيران موجعة لإسرائيل أفقدتها توازنها فى الحرب .

على أحدث الأساليب العلمية الحديثة، مع التدريب الفردى والجماعى الشاق، مع حسن توزيع القواعد الجوية والمطارات وأراضى الهبوط، هذا فضلا عن خلق أجيال جديدة من الطيارين والعاملين فى أجهزة التوجيه وكافة المساعدات الفنية التى تتطلبها العمليات الجوية بكافة مهامها وصورها .

والحقيقة أن قواتنا الجوية قد تعرضت.. فى أعقاب النكسة لحملة ضارية من التشكيك والأكاذيب المختلقة، ولكن لم يمض سوى خمسين يوما حتى استطاعت قواتنا الجوية أن ترد على هذه الحملة الظالمة ...

كان ذلك بالتحديد يوم ١٤ يوليو ١٩٦٧ حيث كانت هناك موجات متتالية من طائراتنا لقصف معدات وأسلحة العدو وجنوده التى كانت تتحرك شرقى القناة .

وقد تمكن طيارونا من خلال المعارك الجوية الأولى بعد النكسة من إسقاط ثلاث طائرات معادية: اثنتين فى البحيرات المرة والثالثة فى السويس .

واستطاعت بذلك قواتنا الجوية أن توجه رسالة مسموعة

ومرئية إلى إسرائيل من كلمتين :

«لا استسلام رغم كل الظروف القاسية » !!

وفى العام الثانى للنكسة كانت معظم قواعدنا الجوية شبه مجهزة تماما ..

وتم تجهيز الطيارين على أعلى مستويات التدريب وعلى تكتيكات القتال الجوى والطيران المنخفض ومناورة العدو وخداعه .

ثم كانت معركة الإسماعيلية الجوية فى ٢٣ أكتوبر ١٩٦٨ ، فقد دارت معركة جوية متكافئة فى سماء الإسماعيلية فى ذلك اليوم بين أربع طائرات ميراج إسرائيلية، وأربع طائرات ميج مصرية ... ولم تستغرق هذه المعركة سوى عشر دقائق !

وأسفرت عن تحطيم ثلاث طائرات إسرائيلية، وإصابة الرابعة !!

وكانت فرحة الشعب الإسماعيلى لا تقدر، وكأن فريق الدراويش قد حصل على بطولة العالم !

كان الأطفال يلملمون من فوق الأسطح أشلاء

الطـائرات الإسرائيلية التى تناثرت على مساحة شاسعة من أســطح المنـازل حيث دارت المعركــة على ارتفاع شاهق.

كانت فرحة الشــعب غامــرة لأنهم يمســـكون بأيديهم حطام الطائرات الإسرائيلية المتناثرة ...

حقيقة واقعة بين أيديهم..

وليست مجرد بيانات كاذبة تذاع

عليهم من الراديو !!

وفى يوليو ١٩٦٩ يُسقط رجال الدفاع الجوى ١٧ طائرة، وتخرج الصحف الإسرائيلية مؤكدة أن رجل الشــارع الإســرائيلى أصبح على يقين الآن من أن الطائرات التى تحمل نجمة إسرائيل يمكن أن تســقط فى أية لحظة فى المعارك الجــوية مع القوات الجــوية المصرية بعد أن ظل طويلا معتقدا أن الطائرة ذات النجمة المسدسة لايمكن أن تسقط !!

ثم كان الهجوم الليلى فى ٢٣ أبريل على تشكيلين من الطائرات القاذفة المقاتلة ضد معسكر «نحاليم» فى

منطقة «مصفق» غرب العريش، والذى كان يضم قوات من وحدات النحال الإسرائيلية .. وقد تم قصف مواقع المشاة المدفعية والدبابات .

وهذه العمليات كانت لأول مرة على امتداد ٩٠ كيلو مترا من القناة، وهى مسافة عميقة، ولم يخدع نسورنا بالهياكل التى وضعتها إسرائيل لخداع الطيارين المصريين ! .

ثم اتسع عمق المسافة ١٢٠ كيلو مترا بين «البردويل» و«العريش» فى ٢٦ ، ٢٨ أبريل فى سلسة من الغارات وصفتها إسرائيل بأنها كانت قوية وعميقة للغاية !

ومما دعا «حاييم هرتزوج» المعلق العسكرى الشهير لإذاعة إسرائيل والقائد السابق للضفة الغربية أن يقول :

«لقد تخلى الطيران المصرى عن
أسلوبه القديم فى التحليق بالطائرات
على مستوى منخفض، ثم إلقاء حمولة الذخيرة
عند الوصول إلى الهدف على المواقع الإسرائيلية.
لقد اكتسب الطيارون المصريون خبرات
جديدة وأصبحوا يطبقون أساليب جديدة.

وياخوفى من الطيارين المصريين من أن تزداد شوكتهم» !!

وقد قامت القوات الجوية بعملية ظهور رمزى يوم ٥ يونيو ١٩٦٨ فى سماء القاهرة، وذلك لتحقيق معنى معين فى ذكرى ذلك اليوم الخطير .

وكان المعنى المقصود بهذا الظهور الرمزى هو إبراز حقيقة:

وهى أن السلاح الجوى الذى كان هدف الضربة الأولى للعدو صباح يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ قد أعيد بناؤه، وأنه بصرف النظر عن نتيجة معارك الأيام الستة، فإن إرادة الصمود كتبت قدرتها على تعويض كل خسارة، وعلى إعادة البناء، وعلى التصميم على مواصلة النضال حتى يتحقق النصر .

لم تكن مرحلة إعادة بناء القوات الجوية بعد يونيو ١٩٦٧ سهلة إذا ماعرفنا أن الطائرات السوڤيتية الصنع ـ التى كانوا يتدربون عليها ـ كانت مصنعة لتلائم طبيعة الأراضى الشاسعة فى الاتحاد السوڤيتى، فكانت مخصصة للقتال على الارتفاعات الشاهقة، لأنه كان من الصعب على أى خصم أن يهاجم طائرات الاتحاد

السوفيتى على أى ارتفاع منخفض !

إذن هناك حقيقة يجب أن نعيَها جيدا .

وهى أن الطائرات التى كانت متاحة تحت أيدينا تعمل على ارتفاعات شاهقة، وعلينا أن نعمل عليها على ارتفاعات منخفضة، وهذا لم يكن أمرا سهلا بالمرة، واستتبع مرحلة من التعديلات الفنية لتلائم معركتنا القادمة، وكانت تعديلات وتدريبات صعبة استشهد فى سبيلها العديد من رجالنا فى صمت تام من أجل البحث عن صيغة جديدة، وأسلوب أمثل من خلال الإمكانيات المتاحة والصعبة وذلك لمواجهة العدو .

وكان على نسورنا الجويين أن يتدربوا فى هذه المرحلة، وأن يقاتلوا فى نفس الوقت خاصة وأن اختراقات العدو لأراضينا وقتها كانت فى صورة تكاد تكون يومية، وقد أبلى نسورنا بلاء حسنا فى تلك المرحلة المصيرية.

وكان ٩ ديسمبر ١٩٦٩ يوما مشهودا، فقد أسقطت قواتنا الجوية أول طائرة للعدو من طراز فانتوم فى قتال جوى ..

وكان أول الغيث قطرة .!

ثم أسقط دفاعنا الجوى طائرة استطلاع إسرائيلية بعد ظهر يوم ١٧ سبتمبر ١٩٧١، وقد سقطت الطائرة الإسرائيلية مشتعلة على الجانب الشرقى من القناة، ولم يشاهد أحد من طاقمها يقفز من الطائرة المشتعلة مما يؤكد مصرع من فيها مع حطامها !

ففى تمام الساعة الثالثة وخمس دقائق من بعد ظهر يوم ١٧ سبتمبر ١٩٧١ قامت طائرتا استطلاع للعدو الإسرائيلى من طراز فانتوم باختراق مجالنا الجوى فى منطقة «الدفرسوار» واشتبكت معها وسائل دفاعنا الجوى وأصابت إحداهما، وسقطت محترقة على الجانب الشرقى للقناة على بعد ثلاثة كيلو مترات . وقد اعترفت إسرائيل بسقوط الطائرة ولكنها ادعت أنها طائرة نقل عسكرية من طراز «بوينج» أسقطها صاروخ مصرى أرض - جو ، وهى قريبة من الشاطئ الشرقى للقناة، وقالت: إن ٧ من طاقمها قد قتلوا، بينما نجا واحد فقط تمكن من الهبوط بالمظلة !

وقد أصر ديان وزير الدفاع الإسرائيلى وقتها - بعد أن

قطع التليفزيون الإسرائيلى إرساله ليذيع بيانه - على أن الطائرة التى سقطت من طراز «بوينج» وأنها مخصصة للنقل العسكرى، غير أن هذا كان مخالفا للحقيقة .. فالطائرة التى سقطت وإن كانت من إنتاج شركة بوينج فعلا، إلا أنها من طراز «ستراتوكروزر» المخصصة للاستطلاع الإلكترونى، وكانت الطائرة التى سقطت واحدة من ثلاث طائرات باهظة التكاليف تملكها إسرائيل وقتها: واحدة للاستطلاع الإلكترونى، والأخريان لعمليات الإعاقة الإلكترونية.

كما أنه كان يعمل على طائرة الاستطلاع طاقم يزيد على ٨ ضباط متخصصين فى عمليات الاستطلاع الجوى، وبالتحديد على مثل هذه النوعية من الطائرات .. والتى كان يبلغ ثمن الواحدة منها وقتها أربعة ملايين دولار .. أى ضعف ثمن الطائرة الفانتوم وقتها ،كما أن الأطقم الفنية التى تعمل عليها يصعب تعويضهم.

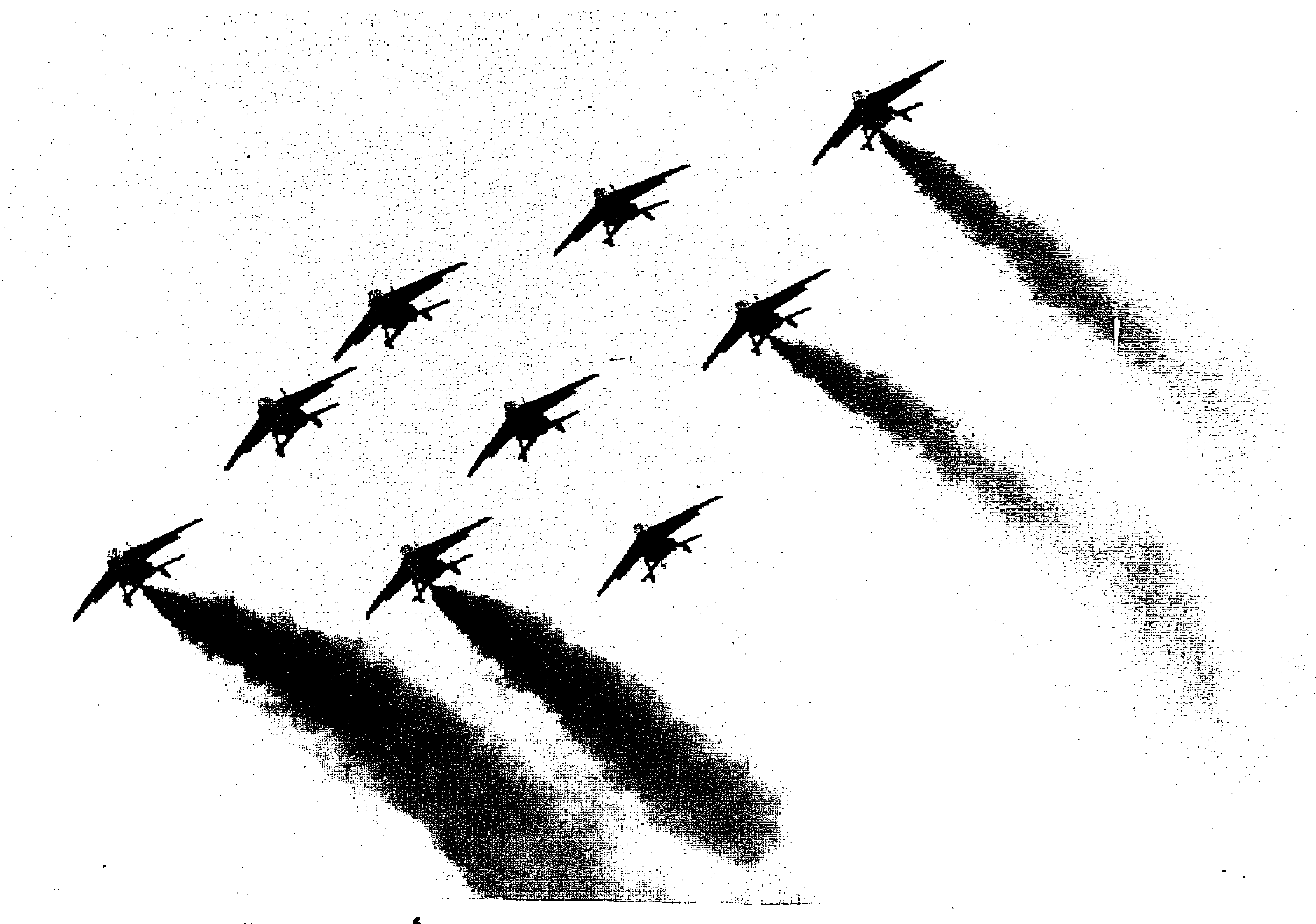
ولقد جرت معركة جوية فوق خليج السويس بين الطائرات المصرية والإسرائيلية قبل ظهر يوم ١٥ فبراير

١٩٧٣ ، فقد اشتعل الموقف على الجبهة المصرية فى معركة جوية مفاجئة فوق خليج السويس عندما حاول تشكيل من طائرات العدو يضم ٦ طائرات أن يدخل المجال الجوى فوق المواقع المصرية فتصدت لها على الفور الطائرات المصرية المقاتلة واشتبكت معها .

وأسفرت المعركة عن إصابة إحدى الطائرات الإسرائيلية المعادية وفرّت الطائرات الخمس الأخرى ناحية الشرق، وأصيبت واحدة من طائراتنا، بينما عادت الطائرات الأخرى إلى قواعدها سالمة .

وقد سقطت أجزاء من جناح الطائرة الإسرائيلية فى منطقة «بير أبو صندوق» فى الضفة الغربية لخليج السويس، حيث وجدت أيضا أنبوبة أكسجين، وجزء من غطاء خوذة، وقفاز الطيار الإسرائيلى .

وقد شوهدت وحدات عسكرية إسرائيلية وهى تقوم بعمليات بحث فى المنطقة استمرت حتى المساء، وقد أضاءت المشاعل وسمع أزيز الطائرات المعادية وهى تحلق فوق منطقة البحث التى سقطت فيها الطائرة .



الضربة الجوية للطيران المصرى فى ١٩٧٣ حققت فى نتائجها أكثر من ٩٠٪ .

وقد أثارت هذه المعركة الجوية موجة من الانفعال الحاد فى إسرائيل لأنها أول قتال جوى منذ ١٣ يونيو ١٩٧٢ ، وقد أصدرت الصحف الإسرائيليـة طبعات خاصـة حول هذا الاشتباك الجوى .

والحقيقة أن الطيران كان يمثل مسئولية كبيرة بالنسبة لحسنى مبارك.. لأن مجالنا الجوى كان مستهدفا ..

وكان أكثر ما يقلق حسنى مبارك هو اختراق طائرات العدو لمجالنا الجوى .

لقد اخترقت ذات يوم طائرة إسرائيلية مجالنا الجوى، فلم يهدأ المقاتل المصرى حسنى مبارك مطلقا، ورد الصاع صاعين لإسرائيل على الفور !

فقد حدث ذات يوم أن كان الفريق حسنى مبارك فى مكتبه فى الرابعة مساء، وتم إبلاغه بأن طائرة العدو اخترقت مجالنا الجوى عند مطار «السخنة» ، فما كان منه إلا أنه اتصل على الفور بالفريق محمد على فهمى واتفق معه على الالتقاء فورا فى مطار «ألماظة» .

وما أن التقيا حتى بادر الفريق حسنى مبارك الفريق محمد على فهمى قائلا :

«لابد أن نخترق مجالهم الجوى لنثبت لهم أننا قادرون على ذلك»

وركبا طائرة وتوجها إلى مطار «بير عريضة» القريب من مطار «السخنة» .

واجتمع الفريق حسنى مبارك بقائد اللواء وقائد الاستطلاع ، وقائد العمليات، وأعدوا خطة محكمة للاختراق، وبقيت طائرتنا داخل مجالهم الجوى ١٣ دقيقة كاملة !!

ثم عاد الفريق حسنى مبارك بعد ذلك إلى مكتبه بالقاهرة، وكان المشير أحمد إسماعيل قد اتصل به أكثر من مرة فاتصل به .

وقال له المشير أحمد إسماعيل على الفور :

إيه حكاية اختراق طائرة إسرائيلية لمجالنا الجوى ؟!

فقال له : سيادة المشير.. إننى عائد لتوى من مطار «بير عريضة» ، وقد اخترقت طائرة لنا مجالهم الجوى، وبقيت فيه ١٣ دقيقة !

وكان رد المشير أحمد إسماعيل :

عظيم .. عظيم .

٣

حسنى مبارك :
من هزيمة إسرائيل جويا
بالتليفون قبل الحرب..
إلى رد الصاع صاعين لها
فى حرب أكتوبر !

● حسنى مبارك يأمر بإعداد طائرة خاصة للسفر إلى طرابلس فى ٥ أكتوبر ١٩٧٣ للتمويه على إسرائيل !

● حسنى مبارك يطلب فنجانا من القهوة في الواحدة ظهرا فى العاشر من رمضان !!

● الضربة الجوية الأولى كانت مؤثرة للغاية فقد تم تدمير مطار «المليز» ومركز شوشرة «أم خشيب» ومركز القيادات وتعطلت بطاريات صواريخ «الهوك» الإسرائيلية !!

● تم إلغاء الضربة الثانية التى كانت مقررة بعد ثلث ساعة، لأن الضربة الأولى كانت مؤثرة وكانت نتائجها أكثر من ٩٠٪ !!

● معجزة من الصعب أن تتكرر فى تاريخ الطيران العالمى، طائرة هليكوبتر مصرية استطاعت أن تسقط طائرة فانتوم إسرائيلية !!!

● حقق الطيازون المصريون المستحيل .. لقد استطاعوا بالميج ١٧ إسقاط الفانتوم والميراج رغم فارق الإمكانيات الكبيرة !!

● قائد الطائرة الميج ١٧ يستخدم مقدمة الطائرة فى التنشين ويحقق خسائر فادحة لإسرائيل !!

● هاجم العدو سرية رادار فى بلطيم وظل يقصف عليها لمدة خمس ساعات، ثم اكتشف أنه هيكل وهمى أعد له خصيصا !!

فى ٥ أكتوبر ١٩٧٣ أصدر حسنى مبارك قائد القوات الجوية فى ذلك الوقت أمرا بإعداد طائرة خاصة لكى تقله فى اليوم التالى مباشرة وهو ٦ أكتوبر إلى طرابلس مع رئيس شعبة المهندسين ورئيس شعبة التدريب .. وبعد فترة وجيزة أصدر إشارة أخرى بأن الموعد تأجل إلى الساعة الثانية والنصف !!

وبالطبع فإن الغرض من كل هذا كان هو التمويه على العدو يوم ٦ أكتوبر، فقد تعمد أن يذيع هذا للطيران المدنى حتى يعلن عنه !

وقد ذهب قائد القوات الجوية حسنى مبارك إلى مكتبه يوم ٦ أكتـوبر ١٩٧٣ متأخـرا عن موعده المعتاد حتى لا يلفت الأنظار إلى أن هناك شيئا ما غير طبيعى فى ذلك اليوم المشهود ، وفى الساعة الواحدة من ظهر يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ والموافق العاشر من رمضان طلب حسنى مبارك فنجانا من القهوة !!

وعلت الدهشة وجوه الجميع .. فلم يفطر حسنى مبارك يوما فى حياته من قبل.. وكل زملائه الذين كانوا معه

فى البعثات الخارجية يعلمون ذلك تماما، فقد كان يُصر على الصيام رغم اختلاف المواعيد .

وفى الساعة الواحدة والنصف تم إبلاغ قائد القوات الجوية حسنى مبارك بأن هناك ثمانى طائرات للعدو خرجت من مطار «المليز» .

وأمسك يومها حسنى مبارك قلبه بيده وتساءل : هل أحس العدو بأننا سنقوم بالهجوم عليه ؟!

ولكن سرعان ما عادت طائرات العدو إلى قواعدها !

وفى تمام الساعة الثانية إلا خمس دقائق ظهرا، أصدر قائد القوات الجوية حسنى مبارك أمرا بخروج الطلعة الأولى من طائراتنا لتنفيذ الخطة «بدر» .

وكانت النتائج فوق كل تصور .. فلم يحدث عطب لطائرة واحدة، وهو أمر لا يحدث عادة حتى فى أوقات السلم .

وقد أجرى صاحب الضربة الجوية فى حرب أكتوبر حسنى مبارك أثناء التدريب مسابقة لإعادة التموين بالوقود، وكان أحسن ماوصلنا إليه ١٤ دقيقة .

وفى أثناء الحرب تم تنفيذ العملية فى سبع دقائق !!

ولا غرابة فى ذلك، فالروح القتالية التى خاض بها الطيارون الحرب بقيادة حسنى مبارك كانت مشرفة لنا كمصريين منذ كانت على أعلى المستويات القتالية فى العالم .

وبدأت النتائج تتوالى على غرفة العمليات، والجميع فى ترقب وانتظار .

وكانت النتيجة ١٠٠٪ بعد تنفيذ الخطة بالكامل .

أما الخسائر فلا تكاد تذكر على الإطلاق .

وقفز الجميع فرحا فى غرفة العمليات .. وعانقوا حسنى مبارك مهنئين بعد أغلى انتصار فى سبع دقائق .

كان العناق مختلفا لحسنى مبارك هذه المرة، فلم يكن عناقا من زملائه فى فريق الهوكى كما اعتاد حين كان يحرز هدفا فى الفريق الثانى المنافس ، ولكن العناق هذه المرة كان أغلى وأروع لأنه أحرز نصرا غاليا للوطن بعد ست سنوات من النكسة والهوان!

لقد كانت هناك ٢٠٠ طائرة تحلق بنسور مصر فى سماء

المعركة مع الدقيقة الأولى منها فى الساعة الثانية من بعد ظهر السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣ .

٢٠٠ طائرة كانت بمثابة نسر يفرد جناحيه من بورسعيد شمالا حتى السويس جنوبا متجها نحو الشرق .. ومتجها نحو النصر .

وفى الساعة الثانية وخمس دقائق بعد ظهر يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ كانت هناك ٢٠٠ طائرة قاذفة مقاتلة تقلع من عدة قواعد جوية فى أوقات مختلفة، لكنها كانت على موعد مع هدف واحد فى قلب أرض العدو !

انطلقت هذه الطائرات فى ساعة الصفر فوق قناة السويس فى اتجاه الشرق مخترقة كالسهم خط الكشف الرادارى !

وكان داخل غرفة العمليات بمبنى القيادة العامة الرئيس أنور السادات، والمشير أحمد إسماعيل نائب رئيس الوزراء ووزير الحربية فى ذلك الوقت، والفريق محمد حسنى مبارك قائد القوات الجوية وكبار القادة .

كانوا يرهفون السمع لأى رسالة تنقلها أجهزة الاتصال فى لهفة لمعرفة نتيجة الطلعة الجوية الأولى .

وبعد دقائق .. بدأت تتوالى النتائج على غرفة العمليات من قادة التشكيلات الجوية .

وكانت دقات أجهزة الاتصال هى الدقات الأولى على باب النصر.

كانت ضرباتهم مؤثرة وفعالة ومباشرة ألحقت بالعدو خسائر جسيمة .

لهذا جاءت أصواتهم عبر أجهزة الاتصال عامرة بالفرحة:

تمام يا أفندم ..

تم تدمير مركز شوشرة «أم خشيب»

تمام يا أفندم ..

تم تدمير مطار «المليز» ولم يعد صالحا لأى شيء !!

تمام يا أفندم ..

تم تدمير مراكز القيادات ..

وتعطلت بطاريات صواريخ الهوك !

وكانت القيادة المصرية تضع فى اعتبارها إذا -لا قدر الله- لم تحقق الطلعة الأولى المفاجئة نتائجها المرجوة أن



الرئيس السادات يقرأ الفاتحة على روح شقيقه الشهيد طيار عاطف السادات الذى استشهد فى الطلعة الجوية الأولى ويقف بجانبه نائب رئيس الجمهورية وقتها حسنى مبارك .

تكون الضربة مرة ثانية بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى وبنفس عدد الطائرات .

ولكن جاءت نتائج الطلعة الجوية الأولى مبشرة بالنصر، وحققت نتائج تفوق الـ ٩٠٪ من المطلوب .

وعلى ضوء هذه النتائج المبهرة صرف النظر تماما عن إعادة الضربة، بعد أن تحولت أهداف العدو وقواعده إلى أنقاض وأشلاء وحرائق، حيث تم تدمير مطار «المليز» تماما ولم يستخدمه العدو طوال حرب أكتوبر !!

وكان تأثير قصف مركز شوشرة «أم خشيب» مؤثرا للغاية، فاضطر العدو إلى تشغيل مركز شوشرة «العريش» بدلا منه مما أحدث تخبطا شديدا للعدو وأصيب بشلل تام فى تفكيره .

وكان من نتيجة هذه الضربة الجوية المفاجئة أن استطاع الجندى المصرى أن يعبر قناة السويس بكل ثقة وشجاعة وهو يرنو إلى السماء، فيرى طائراته تحلق نحو قلب سيناء لتدمير مواقع العدو، وتحصيناته، وقواعده، ومطاراته.

كان الطيران المصرى بمثابة المظلة الواقية للجندي

المصرى وصمام الأمن نحو الانتصار الكبير .

لقد خرجت ۲۰۰ طائرة من أكثر من ۲۰ قاعدة ومطارا من أجل الضربة الجوية التى أفقدت إسرائيل توازنها منذ اللحظة الأولى للمعركة، وأعادت الثقة لجنودنا الذين كانوا يعبرون لأول مرة، والنسور المصرية فوق رؤوسهم صمام أمن لهم .

ولقد قامت قواتنا الجوية برئاسة الفريق حسنى مبارك بتوجيه ضربة جوية مركزة فى شكل ضربات مسيطرة لمنع القوات الجوية الإسرائيلية من التدخل ضد قواتنا التى كانت تعبر بالفعل قناة السويس، كما نجحت قواتنا الجوية فى تدمير مراكز التوجيه والشوشرة الجوية، وكانت مهمة شبه مستحيلة، ولكن استطاعت صواريخ القاذفات أن تصيب وتدمر هوائيات مركز الشوشرة، فلم يتمكن العدو من استخدامه، بل عجز عن تشغيله بعد ذلك بعد محاولات فاشلة فى إصلاحه ولكن دون جدوى بعد أن استطاعت القصفة الثانية أن تدمره تماما .

ويعود ذلك إلى فكر حسنى مبارك وخطته المحكمة حيث

إنه كان من أحسن ضباط القاذفات فى القوات الجوية المصرية .

وقد قصفت قواتنا الجوية مطارى «المليز وتمادا» .. فقد أصيب مطار «المليز» بخسائر جسيمة منذ الدقائق الأولى للمعركة، بل إنه تم تدمير عدد من الطائرات الفانتوم القابعة فى ممرات المطار مما دعا قائد المطار الإسرائيلى أن يقول يومها :

«لقد ردت القوات الجوية المصرية لنا الصاع ـ فى يونيو ١٩٦٧ـ صاعين ! نفس الضربة ولكنها أكثر إحكاما » !

كما تم تدمير مطار «رأس نصرانى» فى الجنوب، كما نجحت قواتنا الجوية نجاحا منقطع النظير فى تدمير قواعد صواريخ «هوك» وكل رادارات العدو على امتداد منطقة المواجهة بأكملها، كما صبت نيرانها القوية على مناطق مدفعيته بعيدة المدى عيار ١٧٥ مم .

وبعدها أصبحت سماء المعركة ملكا للقوات الجوية المصرية .

ولقد طرح سؤالى نفسه على الساحة وقتها ..

هل يمكن لعصفور كناريا أن يصرع نسرا ضخما ؟!

والإجابة .. استحالة بالطبع !

ولكن هذا ما حدث مع الفارق فى القياس - حين استطاعت طائرة هليكوبتر مصرية أن تسقط واحدة من طائرات الفانتوم الإسرائيلية .. فى عملية من الصعب أن تتكرر فى تاريخ الطيران العالمى !

فقد كانت هناك طائرة هليكوبتر مصرية مساء ٦ أكتوبر ١٩٧٣ فى طريقها لإبرار قوات من الصاعقة خلف خطوط العدو .. ثم فجأة ظهرت ثمانى طائرات للعدو من طراز الفانتوم .

وحدثت مناورة من الطائرة الهليكوبتر فى محاولة من قائدها لاستغلال إمكانياتها فى الطيران العمودى والهبوط الرأسى والوقوف فى الجو .. وكانت طائرات العدو تهدف إلى منع الطائرة من تنفيذ مهامها فى إبرار قوات الصاعقة وعدم السماح لها بالعودة إلى قواعدها سالمة. وكانت محاولة ومبارزة ومناورة فى الذكاء قبل فنون الطيران .

فقائد الطائرة المصرية يريد بأى ثمن أن يحقق هدفه، والطائرات الإسرائيلية التى ـ لا تملك صواريخ جو ـ جو ـ تحاول جاهدة ملاحقة الطائرة وإصابتها بأى ثمن .

وحدث فجأة ما لم يكن أحد يتصوره أثناء المناورة وهبوط وصعود الطائرات الفانتوم الإسرائيلية ، أن أصبحت فجأة إحداها أمام الطائرة المصرية (الهليكوبتر)، فما كان من قائدها إلا أنه ضغط على مفاتيح الصواريخ المضادة للدبابات فانفجرت الطائرة على الفور، ولم يستطع قائدها الذى لقى مصرعه على الفور أن يفتح مظلته للهبوط الاضطرارى لإنقاذ حياته !

وإذا كان العدو الإسرائيلى قد فاجأ مطاراتنا فى يونيو ١٩٦٧ بصاروخ الحفر الذى نجح فى تدمير الممرات ، فإننا استطعنا أن نصنع هذا الصاروخ بمصر، وكان مفاجأة ١٩٧٣ المصرية للعدو الإسرائيلى .

ولقد كانت الممرات المتقاطعة هى السائدة فى عام ١٩٦٧ .. وكان نصف المفارق على الأقل يؤدى إلى تعطيل القاعدة الجوية كلها !

ولهذا فقد استفدنا من درس ١٩٦٧ ، وأصبحت الممرات المتوازية هى السائدة والتى تصعب إصابتها كلها دون إصابة الطيار المعادى.

ولقد نجحت قواتنا الجوية فى قصف ثلاثة مواقع للصواريخ «هوك» المعادية فى شمال سيناء فى: «بالوظة» ، و«الجدى» ، و«سمار» ، وأربعة فى جنوب سيناء فى: «متلا» ، و«الريشة» ، و«رأس محمد» ، و«شرم الشيخ» .

لقد أحدثت الضربة الجوية شرخا فى جدار القوات الجوية الإسرائيلية، وحدثت حالة من الاضطراب والتخبط فى الطيران الإسرائيلى، وأبلغ دليل على صحة تلك العبارة: هو ما حدث حين ضربت الطائرات الميراج الإسرائيلية فى بعضها البعض، وسقط منها خمس طائرات من جراء ذلك !! وسقط طياران قتلى من هذا الاشتباك بين العدو الإسرائيلى نفسه !! وكأن الإسرائيليين كانوا يحاربون أنفسهم .

ومع الطلعة الأولى لقواتنا الجوية، وقبل عبور قواتنا المسلحة بدقائق، استشهد خمسة نسور مصرية .. نماذج

مضيئـة في حب الوطن .. خمسـة أسـماء في سـجل الشـرف والفـداء .

عقيد طيار «زكريا محمد أحمد عثمان» .. الذى استشهد مع الهجمة الجوية الأولى، وكان يقود أحد تشكيلاتنا المكلفة بالهجوم على مطار «المليز» ، واشتبك مع طائرات العدو ، وأصيبت طائرته في الجو لكنه استمر حتى حقق الهدف المرجو من العملية بنجاح كبير، ولم يشأ أن يقفز بالمظلة حتى يحقق هدفه، واستشهد وهو يؤدى واجبه الوطنى .

وكان الشهيد عقيد طيار زكريا محمد أحمد عثمان من أبطال مصر فى سباق الزوارق الشراعية، وهو من مواليد القاهرة فى ٢٣ ديسـمبر ١٩٣٥ وتخـرج فى الكليـة الجويـة فى دفعة أكتوبر ١٩٥٩ .

وكان مصابا بمرض الكلى، وعاودته الآلام قبل حرب أكتوبر بيومين، ونصحه أحد زملائه بعدم المشاركة فبدا الغضب واضحا عليه من زميله وصديق عمره وقال له : «كيف لا أشارك وكلنا فداء لمصر .. وأن أشرف بشرف الاستشهاد فى سبيل مصر» .

وكان له موقف مشرف حين طلب منه أن يعفى شقيقه يوسف من شرف التجنيد فقال :

«لو كان لى عشرة إخوة فدماؤهم فداء للوطن» .

وكانت زوجته «هدى مرعى» حاملا فى شهورها الأخيرة فقال لها وهى تودعه :

«ليس خوفى من الموت.. ولكن مبعث خوفى الحقيقى هو ألا نصل إلى هدفنا .. ألا نحقق النصر» .

وسألته زوجته ماذا نسمى طفلنا ؟! فقال لها :

«لو جاء ولدا فسميه على اسمى، أريده أن يكون قائد السرب لقواتنا الجوية عندما يكبر، ولو جاءت بنتا فسميها على اسمك «هدى» .

ومن مفارقات الأيام أن يولد الابن فى عيد ميلاد الأب بعد استشهاده فى ٢٣ ديسمبر ١٩٧٣ ، ويطلق عليه اسم أبيه أملا فى أن يكون يوما ما كما تمنى والده قائدا لأسراب قواتنا الجوية للدفاع عن اسم هذا الوطن .

أما الشهيد طيار «عاصم حسن الفقى» فكانت مهمته فى حرب أكتوبر وفى الطلعات الأولى هو الهجوم

المباغت على أحد مواقع صواريخ «هوك» أرض – جو الإسرائيلية فى منطقة «سمارة»، وقد نجح فى مهمته، ولكنه حين عودته استشهد بعد أن حقق هدفه.

وهو من مواليد القاهرة ١٩٤٧ وتخرج فى الكلية الجوية في دفعة نوفمبر ١٩٦٨ .

ومن مفارقات الأيام أيضا أن تأتى المولودة الأولى للشهيد طيار عاصم الفقى فى اليوم التالى للمعركة بعد استشهاده وأن يطلق عليها اسم «رحاب» كما تمنى أن يسميها والدها.

أما الشهيد طيار «محمد عاطف محمد السادات» شقيق الرئيس محمد أنور السادات فلم يصدق أحد للوهلة الأولى أن يدفع رئيس الجمهورية بشقيقه فى أتون الحرب مع الطلعة الأولى .. ولكنها حقيقة فكلنا فداء للوطن .

وقد أعطى هذا المعنى انطباعا منذ الدقائق الأولى للمعركة.. أن الجميع سواء فى الدفاع عن أرض وسماء مصر .



تكريم قائد القوات الجوية الفريق حسنى مبارك فى مجلس الشعب بعد حرب أكتوبر .

وقد نجح الشهيد عاطف السادات فى ضرب مطار «المليز» ، واستطاع أن يضرب قول مدرعات للعدو قبل أن يستشهد.

وهو من مواليد القاهرة فى ١٣ مارس عام ١٩٤٨ .

ومن مفارقات الأيام أنه ولد فى رمضان واستشهد فى رمضان أيضا، فقد ولد فى ١٨ رمضان عام ١٣٦٨ واستشهد فى ١٠ رمضان ١٣٩٣ بعد أن بلغ من العمر ٢٩ عاما ! وتخرج فى الكلية الجوية فى دفعة نوفمبر ١٩٦٨ .

كان قائد اللواء قد وضع اسم عاطف السادات فى قائمة الطلعة الثانية ليكون ضمن تشكيلات الموجة الثانية التى كان عليها أن تضرب أهدافا جديدة فى عمق سيناء .

ولكن عاطف السادات قد أصر على أن يضع القائد اسمه ضمن طيارى الطلعة الأولى التى تبدأ الحرب والتى نفذت الضربة المفاجئة لضرب ثلاثة مطارات هى: مطار «المليز» ، و«تمادا» ، و«رأس نصرانى» ، ومركز قيادة «أم مرجم» وعشرة مواقع صواريخ «هوك» ، وثلاثة مراكز



تكريم قائد القوات الجوية الفريق حسنى مبارك فى مجلس الشعب بعد حرب أكتوبر .

قيادة وسيطرة وإعاقة الكترونية، وبعض محطات الرادار، وموقعى مدفعية بعيدة المدى، وثلاث مناطق شئون إدارية، وبعض نقاط خط «بارليف» .

وأُسند إلى عاطف السادات قيادة تشكيل فرعى ضمن أول تشكيل يضم عددا من الطائرات المختلفة .

وحين حانت لحظة المعركة قفز عاطف السادات فى قفزة واحدة داخل طائرته .. وحين صدرت الأوامر بالإقلاع اندفع عاطف بطائرته على الممر وهو يردد :

الله أكبر .. الله أكبر

وكانت التعليمات تقضى بأن يكون جهاز اللاسكلى داخل طائرته صامتا طوال الرحلة إلى الهدف حتى يتحقق معنى المفاجأة والمباغتة بالقصف الجوى المفاجئ .

وفى تمام الساعة الثانية وخمس دقائق كان رائد طيار عاطف السادات يطير على ارتفاع منخفض وهو يعبر قناة السويس بسرعة مذهلة متجها نحو مطار «المليز» حتى يتفادى شبكات الرادار ووسائل الإنذار.

وفجأة ارتفع بطائرته وأصبح فوق الهدف تماما، ثم أطلق صواريخه جو- أرض فوق مواقع بطاريات صواريخ «هوك» المحيطة بمطار «المليز» بعد حركة انقضاض بارعة .. ودار عاطف السادات دورتين حول مطار «المليز» كمن يبحث عن هدف آخر يقصفه .

وفى الدورة الثالثة أصيبت طائرته فى الجو واستشهد .

وكان ذلك فى تمام الساعة الثانية واثنتى عشرة دقيقة .

وقد حدث أن أبلغ الفريق حسنى مبارك قائد القوات الجوية خبر استشهاد عاطف السادات إلى المشير أحمد إسماعيل وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة، وكان موجودا فى مقر قيادة العمليات إلى جانب السادات الذى كان يتابع المعركة لحظة بلحظة .

وقد تكتم المشير أحمد إسماعيل الخبر ولم يبلغه إلى السادات ..

ثم حدث بعد ذلك بأيام حين سأل الرئيس السادات المشير أحمد إسماعيل عن موقف القوات الجوية، فأبلغه بنبأ استشهاد أخيه عاطف السادات .

وسأل السادات عن باقى الشهداء .
وقال للمشير إسماعيل :
«كل الذين استشهدوا من الضباط والجنود هم أخى عاطف» .
أما الشهيد مقدم طيار «عمر عبد العزيز إسماعيل» فقد كرمته القوات المسلحة قبل المعركة بشهور قليلة فى مهمة استطلاع مستحيلة قام بها بشجاعة منقطعة النظير على أرض سيناء وعاد منها بنجاح، وقد قام أثناء الطلعة الجوية الأولى بأصعب عمليات القتال الجوى وهو ما يطلق عليه «قنص حر» .
واستشهد وهو عائد بعد أن أدى مهمته بنجاح.
وهو من مواليد القاهرة فى ١٤ أبريل عام ١٩٤٧ وتخرج فى الكلية الجوية فى دفعة يوليو ١٩٦٦ .
إنهم فتية آمنوا بربهم ووطنهم .. إنهم وزملاؤهم الأبرار الذين استشهدوا فى معركة أكتوبر فى جنه الخلد .
وقد استطاع العدو أن يصل إلى عدد قليل من مطاراتنا فى اليوم الثانى من المعركة، وبعد ذلك كان يدخل



كان أول لقاء بين السادات والملازم طيار ثان حسنى مبارك فى العريش عام ١٩٥٠ ويومها دون السادات اسم حسنى مبارك فى أجندته الصغيرة!

مجالنا الجوى فتقابله المقاتلات الاعتراضية، وكان يتخلص من حمولته بأى شكل ويقفل راجعا إذا استطاع أن ينجو من نطاق المقاتلات ويضطر أحيانا للدخول فى معارك جوية .

وإذا ماجلست ذات صيف على أحد شواطئنا الجميلة فى رأس البر، أو جمصة، أو بلطيم، ورفعت ناظريك قليلا إلى السماء، فإن هذه هى المواقع الثلاثة التى تسللت منها طائرات العدو فى الساعة الثالثة من مساء يوم ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ فى محاولة يائسة لرد الاعتبار للقوات الجوية الإسرائيلية !!

٨٠ طائرة.... قوافل من أسراب الطائرات الإسرائيلية كانت واضحة حتى للعين المجردة لخطوط المراقبة المصرية التى حددت أعدادها بسهولة!

كان الهدف واضحا للغاية وهو ضرب قواعدنا الجوية ومطاراتنا فى الساحل الشمالى والدلتا !

وقد تصور العدو الإسرائيلى واهما أن هذا العدد الكبير والمباغت من أسراب الطائرات الإسرائيلية والتى كانت

تضم بينها قاذفات مقاتلة من طراز فانتوم كفيل بتحقيق .
أكبر خسارة لمطاراتنا وقواعدنا الجوية !

ولم يكن هذا فقط كل مافى جعبة الطيران الإسرائيلى.. فقد كانت ٦٠ طائرة أخرى من بينها الفانتوم تنتظر رهن الإشارة بعد نجاح الأسراب الأولى للعدو، لكى تضرب هى الأخرى قواعدنا عن طريق شمال شرق وشمال غرب بورسعيد، وعلى ارتفاع منخفض قد يصل إلى ٥٠٠ متر !!

كانت فرصة بالنسبة لإسرائيل للانتقام من ضحاياها الكثيرين خلال أسبوع كامل من بدء حرب أكتوبر.. أو هكذا توهم قادة إسرائيل!!

فى ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ وبالتحديد فى الساعة الثالثة وعشرين دقيقة، وفى أحد مواقع قواعدنا الجوية، قام العدو الإسرائيلى بالهجوم على هذه القاعدة بعدد كثيف من طائراته يقترب من ٨٠ طائرة، وقد أمكن للوحدة التصدى لهذا الكم الكثيف من طائرات العدو، وتم إسقاط ١٧ طائرة فانتوم!

وقد استغرقت هذه المعركة حوالى ٥٠ دقيقة، وهو وقت كبير للغاية بالنسبة لمثل هذه النوعية من المعارك.

وقد استلزم هذا جهدا كبيرا من جميع العاملين فى القاعدة الجوية.

وكانت هناك لحظات حاسمة أثناء هذه المعركة الضارية، فقد ألقت إحدى طائرات العدو بقنابل فوق أحد ممرات الطائرات، وكانت الطائرة لاتزال داخل الدشمة المغلقة قبل أن تقلع.. وكان المفروض أن يكون طول الممر الصالح لإقلاع الطائرة ثلاثة كيلو مترات، وعرضه أربعون مترا، ولكن بعد تدمير الممر أصبح الجزء الصالح لايتجاوز من سبعة إلى عشرة أمتار فقط!! ولابد للطائرة لكى تمر أن يصادفها قنابل زمنية ملقاة، والأمر هنا يستلزم تبليغات دقيقة للغاية من المراقب حتى تتمكن الطائرة من الإقلاع والتصدى للهجمات المعادية المكثفة.

وفى أقل من دقيقة، كانت الطائرة تسير ببطء شديد وحذر، متفادية الأجزاء المصابة من ناحية، والقنابل التى لم تنفجر من ناحية أخرى.

واستطاع الطيار أن يقلع بطائرته سالما رغم كل المخاطر المحدقة به من كل جانب!

وبعد أن اشتركت الطائرة فى الجو مع طائرات العدو واستطاعت أن تسقط طائرتين منها، كان لابد لها أن تهبط على الممر من جديد بعد أن أوشك الوقود أن ينفذ.

كان لابد لها أن تهبط على الجزء السليم منه.. ولشدة دهشة الطيار أن الجزء السليم قد ازداد هذه المرة..

فقد قام المهندسون بالقاعدة بإصلاح الحفر أثناء اشتباك الطائرة فى الجو.

وقـام أفـراد إزالـة القنابل بتأمـين القنابل الزمنيـة التى سـقطت ولم تنفجـر بعـد!

وكان دور مهندسى المطارات كبيرا فى هذه المعركة وغيرها من المعارك خلال حرب أكتوبر، وهو تشكيل جديد مستحدث تم تعميمه فى جميع قواعدنا الجوية ومطاراتنا فى أعقاب حرب يونيو ١٩٦٧ .. ولقد ظهرت أهمية هذا التشكيل وضرورته خلال معركة أكتوبر.

ولقد استشهد البعض منهم.. ولكن فور استشهاد أحدهم

كان يحل محله على الفور زميله يتسلم منه وكان هذا معناه الإصرار نحو الاستمرار من أجل النصر.

وكان هناك دور كبير للميكانيكيين الجويين فقد أثبتوا خلال حرب أكتوبر مقدرتهم الفائقة على الكشف على الطائرات وسرعة تزويدها بالوقود.

وإذا كان الموعد المحدد لعمل ذلك في وقت السلم حوالى نصف الساعة، فإنهم استطاعوا أثناء حرب أكتوبر أن يختصروا الوقت إلى سبع دقائق فقط!! وهو إنجاز كبير يحسب لهم حقيقة!

وكانوا يرفضون أن ينزل الطيار على سلم الطائرة، فكانوا يحملونه فوق أكتافهم ويجلسونه على كرسى، فى الوقت الذى كان يعاد ملء الطائرة لكى يلتقط أنفاسه، فى الوقت نفسه كان رجال الذخيرة يقومون بإعادة ملء الطائرة بالذخيرة.

وفى سرعة البرق يحدث كل ذلك لكى تواصل الطائرة رحلتها الرائعة نحو النصر، ثم يرفعون قائد الطائرة ويجلسونه فوق كرسى القيادة ثم يفتحون الدشمة.

وتتعالى التكبيرات من الجميع.. والدعوات الصادقة.

الله أكبر ... الله أكبر.

لقد حقق الطيارون المصريون ماكان أغرب من الخيال فى معركة أكتوبر..

لقد استطاعوا بالميج ١٧ أن يسقطوا الفانتوم!!

ثم تشتبك الميج مع الميراج وتسقط خمس طائرات منها!!

لقد حقق الطيارون المصريون المستحيل والذى لم يكن فى الحسبان بكل المقاييس.

أسقطوا الفانتوم والميراج بالميج ١٧ برغم فارق الإمكانيات الكبيرة!

لقد سجل التاريخ هذا الحدث الهام يوم ٨ أكتوبر ١٩٧٣ حين دخلت الميج ١٧ معركة ضد الفانتوم وأسقطتها!!

وذلك حين توجهت تشكيلات من المقاتلات القاذفة لقصف موقع «أم خشيب» للمرة الثانية، وكانت المرة الأولى فى الطلعات الأولى يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ حين

اقتربت الطائرات المصرية من موقع القيادة الإسرائيلية والتى كانت توجه من خلاله قواتها فى سيناء.. مبان عديدة وضخمة متراقبة يعلوها هوائيات مرتفعة للغاية، تؤكد على وجود أجهزة اتصال بعيدة المدى، وقرر يومها قائد التشكيل الدخول وقصف مواقع المدفعية المضادة للطائرات، ثم تصب بعدها طائرات التشكيل نيرانها على كل منشآت القيادة.. وأسقطت طائرات التشكيل الجوى المصرى ١٥ طنا من القنابل وعشرات الصواريخ!!

وأصبحت جهنم فوق رأس القيادة الإسرائيلية!!..

والطريف.. أن الطيارين المصريين قد سجلوا هذه الانتصارات الرائعة بآلات التصوير المثبتة فى طائراتهم!!

وحين قرر قائد التشكيل العودة بعد تحقيق هذا الانتصار الكبير.. ظهر العدو الجوى بطائراته فى سماء المنطقة، وقد أدرك التشكيل المصرى ذلك منذ أول وهلة .

ولقد قرر العدو الجوى بطائراته الفانتوم تأديب وتلقين الميج ١٧ بقيادة الطيارين المصريين درسا لاينسوه والانتقام منهم.

وكان الفارق فى الإمكانيات هائلا بين الفانتوم والميج ١٧ لصالح العدو الجوى، خاصة إذا ما علمنا أن طائراتنا كانت بعيدة عن شبكة الصواريخ المصرية بأكثر من ٤٠ كيلو مترا !!..

وانفصلت طائرات العدو عن بعضها البعض، وبدأت تهاجم كل منها إحدى الطائرات المصرية، وحين كان يفلت الطيار المصرى ويناور، يجد فى انتظاره طائرة إسرائيلية أخرى، فيناورها من أجل التخلص منها والعودة إلى القواعد المصرية سليما قبل أن ينفذ الوقود منه.

وحين بدأ قائد التشكيل يطير فوق الموقع الإسرائيلى الموجود فوق جبل «أم خشيب»، بدأ يهبط فوق ميل الجبل لكى يتمكن من الطيران على ارتفاع منخفض فوق الأرض. وأثناء نزول قائد التشكيل بطائرته وجد طائرة معادية، فاتجه بطائرته إلى اليمين ، ثم بدأ يناور للارتفاع لإفساد هجوم طائرات العدو.

وبدأت سلسلة من المناورات الخطيرة بين الطائرة المصرية الميج ١٧ ، وطائرة العدو الفانتوم ذات الإمكانيات الهائلة.

ويناور قائد التشكيل المصرى حتى تصبح طائرة العدو أمامه مباشرة بعد خطأ فادح من الطيار الإسرائيلى لم يستطع أن يصححه.. ويقع الطيار الإسرائيلى فى المحظور بفضل ذكاء قائد التشكيل المصرى، وتصبح الطائرة الإسرائيلية أمامه، فيضع قائد التشكيل يده على جهاز نيران رشاشاته، فتنطلق النيران وتشتعل على الفور الطائرة الإسرائيلية وتنفجر فى الجو بالطيار الإسرائيلى الذى أصابته أيضا نيران الرشاشات فلم يتمكن من القفز بمظلته!! ومات محترقا!!

إن ذلك يؤكد فى حذ ذاته على كفاءة الطيار المصرى الشجاع فى مواجهة إمكانيات أكبر منه وتخطيها بل وإسقاطها!

كما استطاعت الميج ١٧ بفضل كفاءة الطيار المصرى أن تقاتل المقاتلات الإسرائيلية من طراز الميج وأن تنتصر عليها وتسقطها، ولم يكن ذلك بمحض الصدفة مطلقا، بل تكرر هذا المشهد خمس مرات وعلى وجه التحديد أيام ١٠ و ١٦ و ٢١ و٢٣ أكتوبر.

ولقد كان يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ يوما مشهودا آخر فى تاريخ القوات الجوية، حيث استطاعت طائرة من طراز الميج ١٧ أن تسقط طائرة إسرائيلية معادية من طراز ميراج المتقدمة بإمكانياتها فى مناوراتها وسرعتها وقوة تسليحها!

ففى الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ قام تشكيل من الميج ١٧ بقصف مدرعات العدو الإسرائيلى على الطريق الساحلى.... وهنا تتدخل مقاتلات العدو من طراز ميراج لمنع طائراتنا من العودة لقواعدها.

ولكن التشكيل المصرى استطاع أن ينتشر بأسلوب يمكنه من استغلال كل إمكانياته المتاحة لمواجهة طائرات العدو.

وكان من المدهش أن أحد أفراد طاقم التشكيل المصرى يخرج لأول مرة فى عملية حربية وفى قتال جوى!! ولكنه أبلى بلاء حسنا..كان يناور ويقاتل بطائرته كما لو كانت قطعة من جسمه.. واستطاع بعد مناورة بارعة أن

يوجه طلقاته المباغتة إلى جسم طائرة العدو التى استقرت أمامه وانفجرت على الفور.

والحقيقة أن ذلك يؤكد على نجاح خطة التدريب الجماعى التى وضعها الفريق حسنى مبارك قائد القوات الجوية فى معركة أكتوبر، والتى ساعدت كثيرا فى تفوق مقاتل جوى مصرى فى أول طلعة جوية له فى الحرب، وأن يسقط طائرة ميراج إسرائيلية بإمكانياتها الهائلة فى المناورة والمدى والتسليح!!

لقد حاول الطيران الإسرائيلى أن يتسلل عبر مجالنا الجوى لكى يحقق أهدافه، ولكن ضربة الجزاء الجوية المصرية كانت موجعة له!

وانتهت هذه المباراة الجوية بسبعة أهداف لقواتنا الجوية الباسلة، مقابل هدف واحد فقط للطيران الإسرائيلى!!

فقد خسر العدو فى هذه المعركة التى استمرت ٥٠ دقيقة سبع طائرات من طراز فانتوم مقابل طائرة واحدة فقط لقواتنا الجوية!

وإذا كان كل ذلك يحدث فى سماء المعركة فإن صور البطولات داخل القواعد الجوية والمطارات كانت لاتقل

بطولة وبسالة عن زملائهم الذين يحلقون بطائراتهم فى الجو.

فقد تعرضت بعض مطاراتنا للقصف المعادى أثناء المعركة، ولكنها لم تتعطل عن العمل.. فقد كان المهندسون داخل المطارات الجوية رجالا بمعنى الكلمة... فقد استشهد البعض منهم من جراء القصف عليهم، ولكن كان زملاؤهم سرعان مايندفعون إلى العمل، فمصر كانت فوق الجميع.. من أن تنتهى الغارة الجوية حتى يبدأ الرجال فى تطهير الممرات.

ولشدة ماكانت دهشة الإسرائيليين من أن المطارات التى كانوا يقصفونها كانت تخرج منها طائرات فى نفس اليوم!!

وكانت الطائرات إذا ما عادت من طلعاتها بعد إغارتها على مواقع العدو يتم ملؤها بالوقود، وإعادة تشحيمها من جديد فى زمن قياسى بعد الكشف على الطائرة.. جسمها ومحركاتها ومعداتها.. وإقرار صلاحيتها للقيام بمهامها فى طلعة جديدة على العدو..

وكان أبرز مثال على بطولة المهندسين والفنيين لقواتنا الجوية ماحدث يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ حين عادت إحدى طائراتنا مصابة فى جناحها الأيمن، وكان هذا يستلزم يومين كاملين لتركيب جناح جديد لها، ولكن استطاع أبطال قواتنا الجوية الرابضين فى المطار أن ينهوا هذا العمل فى ثلاث ساعات فقط!! وعلى ضوء خفيض جدا من البلادوسات نظرا لقيود الإضاءة على القاعدة الجوية نتيجة لحالة الحرب!

وكان هناك مشهد كثيرا مايتكرر... أحد أبطالنا الذين كانوا يعدون الطائرة للإقلاع يشهد فجأة قنبلة زمنية أمام طريق الطائرة، فيسرع ويلتقط القنبلة ويجرى بها بعيدا عن الطائرة والممر، ويلقى بها فى الرمال وينبطح أرضا... وتنفجر القنبلة ولايصيب أحدا..

وقد يحدث فى حالات قليلة أن تنفجر القنبلة ويصيب أو يستشهد.. ولكن يقف مكانه زميله من أجل استمرار الروح القتالية نحو النصر.

وكان الأطباء فى القواعد الجوية أثناء المعركة بلا عمل لأول مرة فى تاريخ الحروب!!

فإذا ما ارتفعت حرارة أحد نسورنا.. وهذا كفيل بإعفائه من الطيران، كان يرفض ويصر على الطيران.. وكان الطيار يطير ٦ طلعات فى اليوم الواحد..

وهذا معدل كبير للغاية.. يمثل ضعف المعدل المقرر فى مثل هذه الظروف!

كانت الروح القتالية والتسابق نحو المشاركة فى تحقيق النصر هى السمة الرئيسية فى النسور الجوية، وقد حدث أن أحد الطيارين قفز بالمظلة وحدثت له عدة رضوض فى جسمه سببت له بعض الآلام، ومع ذلك رفض ألا يشارك وأسرع إلى طائرته من جديد!

ومن مفارقات الأيام أن الطائرات التى اشتركت فى حرب أكتوبر ١٩٧٣ هى نفسها التى سبق أن اشتركت فى حرب ١٩٦٧ .. وهى طائرات الميج ٢١ والميج ١٧ والسوخوى ولكن بعد تطويرها بواسطة المهندسين المصريين.

كانت الطائرات المصرية المقاتلة تصل فوق أهدافها فى التوقيتات المحددة لها وتؤدى مهمتها وتعود سالمة إلى قواعدها مرة أخرى.

كانت كفاءة الطيار المصرى عالية جدا فى حرب أكتوبر وكان ذلك نتيجة التدريب الجماعى الدؤوب والمتواصل، رغم أن الطائرات التى قاتلوا بها لم تكن بها وسائل تنشين حديثة، ولم تكن بها أية مساعدات ملاحية.. ومع ذلك كان قائد الطائرة المصرى الميج ١٧ يستخدم مقدمة الطائرة فى التنشين!!

لقد حقق الطيار المصرى بإمكانيات محدودة ما لم يحققه الطيار الإسرائيلى بطائرته الحديثة المجهزة بأحدث أجهزة التنشين الدقيقة، والتسهيلات الملاحية المتقدمة للغاية، مما كان مثار دهشة العالم كله.

لقد سأل الإسرائيليون طيار أسير مصريا كيف أصبتم الأهداف بهذه الطائرات؟! وكانت الإجابة.. بمقدمة الطائرة!!

لدرجة أن الإسرائيليين لم يصدقوا.. واعتقدوا واهمين أن هذه الطائرات قد أضيفت إليها بعض الأجهزة!

إن روح القتال والثأر من العدو التى تحلى بها كل جندى شارك فى حرب أكتوبر كانت هى الضربة الحقيقية وراء النصر الكبير..

ولقد كانت هناك مبارزة فى الخداع بين العقلية المصرية والعقلية الإسرائيلية.

فكان العدو الجوى الإسرائيلى يفاجأ بتصدى مقاتلاتنا للطائرات الإسرائيلية وهى على ارتفاع منخفض للغاية فوق مياه البحر المتوسط.. وكان هذا بالطبع يحقق خسائر كبيرة للعدو الإسرائيلى.

واكتشف العدو الإسرائيلى أن السبب وراء ذلك هو جهاز رادار يكشف الأهداف التى تأتى على ارتفاعات منخفضة فى منطقة «بلطيم».

فهاجم سرية الرادار فى معركة جوية استمرت قرابة خمس ساعات!!

واكتشف العدو بعد ذلك أن هذا الضرب المكثف كان ضد موقع هيكلى وهمى أقيم خصيصا لخداعه.

ووقع العدو الإسرائيلى فى شراك الخداع!!

والمدهش أنه كان هناك رادار حقيقى فى نفس المنطقة لم يهاجمه العدو الإسرائيلى بل لم يره!!

إن الخسائر التى ألحقتها قواتنا الجوية بالعدو الإسرائيلى جعلته يفقد سيطرته الجوية طوال أيام المعركة.

وقد لجأ فى الأيام الأخيرة من الحرب إلى الاستعانة ببعض الطيارين المرتزقة التى تنقلهم طائرة استطلاع كانت تلقى بجهاز توجيه قرب الهدف، فيلتقطه أحد أفراد قواتنا الدفاعية، ويبطل مفعوله، ثم تأتى بعد ذلك الطائرة وتلقى بحمولتها بعيدا عن الهدف!

ولقد كان لقواتنا الجوية دور رئيسى فى معركة الثغرة والتى اشتركت فيها القاذفات والمقاتلات والهليوكبتر.

ولقد استخدمت القوات الجوية لأول مرة فى هذه المعركة طائرة التدريب الـ ٢٩ والتى كان يقودها الضباط المدرسون فى الكلية الجوية الذين طلبوا منذ بدء المعركة شرف الاشتراك فيها، وجاءت لهم الفرصة فى الوقت المناسب.

والحقيقة أن طائرة التدريب الـ ٢٩ لديها مميزات كانت تتفق مع طبيعة معركة الثغرة.. فالطائرة صغيرة الحجم، وخفيفة، وسرعتها بطيئة، إلى حد أنها يمكن أن تتسلل وسط الأشجار الموجودة فى تلك المنطقة.

واستطاعت طائرة التدريب الـ ٢٩ أن تقصف دبابات العدو التى تسللت إلى الثغرة وضرب الجنود الإسرائيليين الذين حاولوا التسلل.. ولم نخسر طائرة واحدة من هذا النوع.



٤

الفريق أول محمد على فهمى قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر شاهد على بطولة مبارك صاحب الضربة الجوية

- أشهد أن الرئيس مبارك من أكفأ الطيارين الذين عرفتهم القوات الجوية فى تاريخها .

- وثيقة تنظيم التعاون بين القوات الجوية وقوات الدفاع الجوى لم تعرف طريقها إلا عن طريق حسنى مبارك .

- حسنى مبارك كان متفهما تماما لدور قوات الدفاع الجوى .

- حسنى مبارك أصر على اختراق المجال الجوى لإسرائيل رداً على اختراقهم لمجالنا الجوى .

- حسنى مبارك كان دوره مؤثرا فهو الذى أشرف على التدريب وهو الذى أدار أعمال القتال وخطط لكل ما حدث وهو الذى كان يتخذ القرارات .

- حين مرضت زوجتى كان لحسنى مبارك لفتة إنسانية حيث أشار إلى الرئيس السادات سرعة علاجها بالخارج .

- ثبت من الحرب أن الدور الفعال لايزال مؤثرا للمدافع الخفيفة حتى عيار ٢٣ مم .

وهذه شهادة الفريق أول محمد على فهمى قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر ورئيس الأركان الأسبق من خلال حوار معه استغرق أكثر من ثلاث ساعات .

والفريق أول محمد على فهمى من مواليد ١١ أكتوبر عام ١٩٢٠ وقد درس فى كلية الهندسة عاما واحدا نجح فيه، ثم انتقل إلى الكلية الحربية وتخرج فيها عام ١٩٣٩ ، وتخرج من كلية أركان الحرب عام ١٩٥٠ . وفى عام ١٩٥٦ تولى أركان حرب العمليات لمنطقة القناة، ثم عاد إلى الدفاع الجوى عام ١٩٥٧ وقاد فوج مدفعية مضادة للطائرات، ثم قائدا للواء مدفعية، فرئيسا لأركان فرق دفاع جوى، ثم التحق ببعثة عسكرية إلى الإتحاد السوفيتى عام ٦٤ - ٦٥، وكانت أول بعثة مصرية تضم قادة الدفاع الجوى، وظل عاما ونصف العام فى أكاديمية «كالينين» العسكرية ليدرس مختلف مستويات أسلحة الدفاع الجوى، وبعد عودته من الاتحاد السوفيتى عهد إليه بقيادة أكبر فرقة عسكرية للدفاع الجوى تقوم بحماية القاهرة .

وحين أنشأت القيادة العليا للقوات المسلحة سلاح الدفاع الجوى كسلاح مستقل عام ١٩٦٩، تولى الفريق محمد على فهمى رئاسة أركانه وحتى حرب الاستنزاف ١٩٦٩ - ١٩٧٠، حيث حقق أعلى مستويات قتال الدفاع الجوى، ثم أسندت إليه رئاسة أركان قواتنا المسلحة فى يناير ١٩٧٥ ليعمل جنبا إلى جنب مع زميل دفعته الفريق أول محمد عبد الغنى الجمسى الذى تولى وزارة الحربية فى نفس الشهر بعد رحيل المشير أحمد إسماعيل.

والفريق أول محمد على فهمى قال عنه الرئيس السادات: إنه الخبير الأول فى حرب الصواريخ على مستوى العالم، لأنه مارس هذه الحرب عمليا خلال حرب أكتوبر ١٩٧٣.

● الفريق أول محمد على فهمى قائد الدفاع الجوى الأسبق .. كنت فى عام ١٩٦٦ تلقى محاضرة فى معسكر رماية الصواريخ المضادة للطائرات من طراز سام ٢، وكان حاضرا كل من المشير عبد الحكيم عامر، والفريق أول صدقى محمود، والفريق محمد فوزى، وشرحت فى محاضرتك تصورا لما يمكن أن يكون عليه تكتيك العدو، وشكل الهجمة الجديدة المتوقعة .

ومن مفارقات الأيام أن يكون صورة بالكربون لما حدث بالفعل فى يونيو ١٩٦٧ ؟! لماذا لم يتنبه القادة الذين حضروا يومها إلى خطورة تصورك لما قد يحدث .. وهو ما حدث بالفعل ؟!

●● دائما ما يقولون فى العسكرية: إنه يجب أن يكون السلاح على قدر المهمة المطلوبة، وسلاحنا للأسف الشديد لم يكن مفصلا لهذه المهمة، لأنه لكى تهجم وتحرر أرضا وتنتصر لابد أن يكون لديك السلاح الذى يحقق لك هذه المهمة ، ولكن لم يكن لدينا السلاح كما أو كيفا الذى يحقق هذه المهمة ، ويبدو أنهم لم

يأخذوا المسألة بمأخذ الجد ! على أساس أنه ليست هناك سوابق لذلك بدليل أننى كنت فى مرحلة التجهيز للحرب قائدا للفرقة الخامسة المضادة للطائرات ، وأردت أن أحصل على جرارات لكى أستطيع أن أناور وأتحرك بكتائب الصواريخ إلى المواقع التبادلية التى لم تكن معروفة للعدو ، ففى أثناء المعركة الفعلية لابد أن يكون لدى حرية الحركة لكى أتحرك من وقت لآخر حسب الموقف ، ويتم تعديل موقف خطتى حسب موقف العدو الجوى وتطورات المعركة .. فكان لدينا على مستوى كل لواء جرارا واحدا للتحرك .. وهذا أمر بالطبع لا يعقل ! فطلبت بعض الجرارات الزراعية لإجراء بعض التعديلات عليها لكى نستخدمها فى التحرك .. وتم رفع هذا الطلب إلى المشير عبد الحكيم عامر، ولكن جاء رد المشير عامر :

قولوا لمحمد على فهمى يهدأ !!

مفيش حرب !!!

فقلت : طيب مادام أنه ليس هناك حرب ..

إذن لاداعى للجرارات تأتى أو لا تأتى فإن الأمر لا يهم!
فهدأت طالما أن العملية بهذا الشكل .

وكان ما كان .. وحدثت المعركة .. ويبدو أنه لم يكن فى أذهانهم أن المعركة ستقع، وأن العملية لا تعدو أن تكون عملية خداع للعدو على أساس أنها يمكن أن تكون عملية إرهاب للعدو .. استعراض قوة بالأحاديث أو التلويح بالقوة فقط، وهم لا يعلمون أن العدو يعرف خبايا هذه القوة وإمكانياتنا الحقيقية ، وكانوا بالفعل يقرأون فى كتاب مفتوح، وعالمين ببواطن الأمور كلها !

● ولكنك فى يونيو ١٩٦٧ كنت قائدا لفرقة الصواريخ والمدفعية المسئولة عن الدفاع عن منطقة القاهرة .. لماذا لم تتصدَ قواتك لطائرات العدو لحماية سماء القاهرة ؟!

●● الحقيقة أن السلاح لم يكن وقتها على المستوى المطلوب سواء كما أو كيفا، فعدد كتائب الصواريخ كان محدودا للغاية ولا داعى لذكر الأعداد، ولكن من الممكن أن أقول: إنه كان يمثل حوالى سُبع أو ثُمن حجم كتائب الصواريخ التى دافعت عن القاهرة فى



الفريق أول محمد على فهمى قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر يقول للكاتب محمود فوزى: إن الفريق حسنى مبارك أصر قبل حرب أكتوبر على اختراق المجال الجوى لإسرائيل ليرد لها الصاع صاعين !!

حرب أكتوبر ١٩٧٣ رغم أن الأهداف كانت هى نفس الأهداف التى ندافع عنها .. وهذا فى حد ذاته يعطى لك صورة لمدى الضعف المتناهى الذى كانت عليه القوات فى يونيو ١٩٦٧ .. هذا من ناحية الكم .

أما من ناحية النوع فكانت هذه الكتائب لاتستطيع أن تضرب إلا على ارتفاع ٢ كيلو فقط .. وكان العدو على ارتفاع ١٠٠ متر .. يعنى ارتفاع الشجرة !

والغريب أننى قلت فى محاضرتى يومها نفس هذا الكلام .. وتصورت الهجمة الجوية المعادية المنتظرة بأن العدو سيأتى على هجمات منخفضة جداً ! وهذا يصبح حاجزا دفاعيا..

والحقيقة أن كتائب الصواريخ لم تكن مؤهلة للتعامل مع مثل هذه الأهداف .. وهذه الارتفاعات المنخفضة .. وكنا حين نشترك مع هذه الأهداف كانت الصواريخ بتلبس فى الأرض !!

● الفريق محمد على فهمى .. هناك مقولة عسكرية شهيرة تقول : «الحرب تعلم الحرب» .. هل استفدنا من

حرب يونيو ١٩٦٧ فى تحقيق نصر أكتوبر ١٩٧٣ ؟!

●● نعم استفدنا كثيرا .. فقد قمنا بتطوير نظام القيادة والسيطرة والتخطيط وإدارة الأعمال القتالية .. كما قمنا فى الوقت نفسه بتطوير التسليح كما ونوعا .. يعنى أعداد كتائب الصواريخ أصبحت تناسب الدفاع عن الأهداف الحيوية التى ندافع عنها .. أما من ناحية الارتفاعات فكنا نغطى جميع الارتفاعات من المنخفضة جدا حتى المرتفعة جدا .. ولم تكن هناك شبكة فى حقل البدارى فتم تغطية حقل البدارى كله من جميع الارتفاعات، ولم يكن هناك أى ثغرات فى يونيو ١٩٦٧ .. كان مجالنا الجوى مفتوحا، فكان الطيران الإسرائيلى يستطيع أن يدخل ويخرج، وكانت هناك ثغرات كثيرة فى خط الدفاع، ولكننا استطعنا أن نتدارك كل هذه الأخطاء وأن نطور أنفسنا فكان النصر بإذن الله.

● ظهرت بوادر مبشرة بالنصر فى معارك الدفاع ضد طائرات العدو خلال النصف الأخير من عام ١٩٦٩

وعام ١٩٧٠ .. هل كان هذا بداية نشر سلاح الدفاع الجوى الرعب لدى طيارى إسرائيل خاصة وأنه سلاحه لم يهزم منذ الأربعينيات، حيث خاض تجربة الحرب العالميـة الثانيـة، وحيث كان الألمـان يركزون هجـومهم بالطيران على الصحراء الغربية والإسكندرية ؟!

●● الحقيقة أننا فى الدفاع الجوى لم نبدأ من فراغ .. بمعنى أننا الجيل الذى أنشأ الدفاع الجوى .. وكان لى شرف أننى أول من أنشأ قيادة الدفاع الجوى .. فهذا الجيل تعلم فى المدرسة الإنجليزية، فقد حصلت على فرقة فى صيف عام ١٩٤٥ ، كما حصلت أيضا على فرقة أكاديمية خلال عام ونصف فى الاتحاد السوفييتى، هذا فضلا عن فرقة دهشور .. إذن كانت لدينا المدرستان: المدرسة الشرقية والمدرسة الغربية .. الفكر الشرقى والفكر الغربى .. ثم اشتركنا فى جميع المعارك منذ الحرب العالمية الثانية وحتى حرب أكتوبر ١٩٧٣ .. وهذه حقيقة فقد اشتركت المدفعية المضادة للطائرات فى جميع الحروب بشكل بارز ، وأدت فيها دورا فعالا ..

وأذكر أن المؤلف الإنجليزى «روبالس» حين أصدر كتابه الشهير قال عن معارك ١٩٥٦ : «إنها السلاح الوحيد الذى لم يهزم، والذى استطاع أن يقف بأقدام راسخة، وأثبت وجوده فى جميع الحروب هو سلاح المدفعية المضادة للطائرات، وهو لكى لا ينسب الفضل إلى كفاءة الضابط والعسكرى المصرى قال: لأن الضباط والجنود المصريين قد تعلموا فى مدارسنا الفن العسكرى للمدفعية المضادة للطائرات .. ولكن يبدو أن هذه هى عادة الغرب، وأنه نزع الكبرياء من العسكرية المصرية منذ أيام محمد على، والبعثة الفرنسية بقيادة سليمان الفرنساوى، فحين قام محمد على بفتوحاته الكبيرة قالوا: إن السبب الرئيسى فى انتصارات محمد على هى البعثة الفرنسية بقيادة سليمان الفرنساوى التى علمت المصريين كيف يحاربون ؟!

وأعنى دور الجندى المصرى الذى حارب فى سالونيكا وذهب حتى مقدونيا.

وقد جاءت البعثة الإنجليزية ورددت نفس المقولة، فقد

أرجعت كفاءة المصريين فى المدفعية المضادة للطائرات إلى البعثة الإنجليزية التى أولت هذا العنصر من عناصر القوات المسلحة العناية الكافية فى التدريب، وهذا كان له أثره فى إبراز دور المدفعية المضادة للطائرات ووضع لها الأساس السليم والصحيح.. إنها صورة مكررة لنزع الكبرياء والشرف العسكرى من الجندى المصرى..

وحتى بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ رددوا نفس المقولة حين قالوا:

إن الذى انتصر فى حرب أكتوبر ١٩٧٣ هو السلاح السوفيتى والتخطيط السوفيتى، وليس الضابط العربى أو الجنس المصرى، مع أنه فى حقيقة الأمر أن الجندى المصرى من أكفأ الجنود على مستوى العالم، وصدق الرسول صلى الله عليه وسلم حين قال: إنهم خير أجناد الأرض..

فالمصريون حقيقة هم خير أجناد الأرض، ولهم مكانة عسكرية كبيرة فى العالم لكفاءتهم المميزة.

● إحصائية إسرائيلية أكدت أن خسائر إسرائيل فى حرب الاستنزاف مابين يناير ومايو ١٩٧٠ فقط بلغت ٦٦ طائرة فانتوم وسكاى.. كيف استطاع الدفاع الجوى أن يحقق هذا ؟!

●● كانت الصعوبة الكبرى تكمن فى أننا كنا نعيد تنظيم القوات ونعيد تسليح قوات الدفاع الجوى تحت ظروف غاية فى الصعوبة، لأننا كنا نعيد التنظيم والتدريب ونوسع القاعدة، مع تكوين نظام قيادة وسيطرة جديدين.. كل هذا تحت ضغط العدو فى فترة حرب الاستنزاف، وكما قلت: فإن الحرب تعلم الحرب، فكل يوم كنا نتعلم شيئا جديدا من واقع المعارك التى كنا نشترك فيها مع الطائرات الإسرائيلية، وسأضرب لك مثالا لذلك...

كان لدينا موقع ناحية السويس أسقط العدو هذا الموقع ثلاث مرات.. وقد توقعت على الفور أن العدو سيضرب هذا الموقع الذى كان كتيبة صواريخ خاصة.. إنه فى منطقة منعزلة بمفردها .. ففضلت أن أسحب الكتيبة

وأضع موقعا هيكليا بدلا منها بالليل.. فطلبت الوزير وأبلغته بقرارى هذا فقال لى :

وماهو رأى المستشارين ؟!

فقلت له : المستشار مش موجود ..

وأنا دلوقت بحارب ضد عامل الوقت، وكقائد أرى أننى أشيل هذه الكتيبة فى أسرع وقت فى فترة الليل، ثم أضع فى نفس الوقت بعدها بالليل أيضا كتيبة ثانية هيكلية مثلها تماما، ومشابهة لها تماما، وأحتفظ بجميع العناصر المدافعة عن الكتيبة من سام ٧ ورشاشات، والمدافع الخفيفة سوف أبيتها فى أماكنها، وسوف نحقق نجاحا بإذن الله.

فقال لى : مادام هذا قرارك على خيرة الله .. نفذ القرار..

وبالفعل نفذت القرار، وحركنا الكتيبة بالعمل ، وتم سحبها ووضع كتيبة هيكلية مثلها تماما بالليل، وتركنا جميع العناصر للدفاع عن هذه الكتيبة، حتى أن العناصر الهندسية المكلفة بإقامة الموقع الهيكلى قد

تأخرت بعض الوقت، وكنت قلقا بالطبع، وظللت ساهرا بالقيادة طوال الليل حتى أعطونى التمام قبل أول ضوء من الصباح.

ومع أول ضوء.. بدأت فى الساعة الثامنة تظهر عناصر الطيران الإسرائيلى وبدأوا يستطلعون مكان الكتيبة ويتحققون من وجودها بالفعل.. وبالطبع وجدوا الكتيبة موجودة.. وفى تمام الساعة التاسعة كانت الكتيبة الهيكلية تضرب بالفعل، وقد استطعنا أن نسقط طائرة «سكاى هوك» بواسطة سام ٧ ثم أسقطنا طائرتين وانتصرنا فى هذا المعركة..

والطريف أننا حين أسقطنا الطائرة الـ « سكاى هوك » أسقطنا معها الطيار الإسرائيلى، وكان اسمه اشكنازى، وكنت أعرف عائلة اسمها اشكنازى فى نادى التوفيقية فظللت أبحث عن اسمه، واعتقدت فى البداية أن له علاقة بهذه الأسرة التى عاشت فى مصر، ولكن اكتشفت أنه ليس له علاقة بهم.

كانت هناك أيضا عملية مشابهة لذلك فى بلطيم .. ؟!

عملية بلطيم كانت أثناء العمليات الفعلية، فقد كان لنا موقع رادار فى «بلطيم» ، وكنت قد أنشأت موقعا حقيقيا وموقعا هيكليا.. وظلوا خمس ساعات يضربون فى الموقع الهيكلى، فجاءوا وقالوا لى :

دول ضربوا يا أفندم الموقع الهيكلى..

واحنا عاوزين نشيل الموقع الحقيقى

يمكن يضربوه..

فقلت لهم : لا.. أبقوا على الموقع الحقيقى كما هو ..

وانصبو موقع هيكلى ثانى

مكان الموقع الهيكلى اللى انضرب !!.

قالوا : يا أفندم سيضربون الحقيقى ..

قلت لهم : لا .. انصبوا الموقع الهيكلى ثانى ..

والطريف أنهم جاءوا يضربون الموقع الهيكلى لثانى مرة!!

وتركوا الحقيقى!!

لقد خدعنا العدو الذى اعتقد أننا نصبنا هذا الموقع من جديد من أجل الاستفادة منه، فالعدو أيضا كان يفترض فينا الذكاء، ولكننا فى الحقيقة كنا أذكى منه !

● كيف كان التحضير المسبق لحرب أكتوبر.. كيف تم إنشاء قواعد الصواريخ بهذه الأعداد الهائلة التى كانت موجودة عندنا وبالأنواع المختلفة؟!.. وهل سقط شهداء كثيرون نتيجة لذلك؟!

●● الشهداء سقطوا بالفعل حين كنا نحرك حائط الصواريخ لأن عملية التصدى الحقيقية كانت حين كنا نحرك حائط الصواريخ، خاصة وأن إسرائيل تعلم جيدا أننا لو تمكنا من وضع أقدامنا ثابتة غرب القناة فإن هذا سيكون بمثابة أول مسمار فى نعشها!!.. لأن هذا سيكون ذريعة للبدء الجوى لعمليات الهجوم، وهذا ماتم فعلا.. والشهداء الذين استشهدوا .. استشهدوا فى مراحل التقدم لغرب القناة.

●الفريق أول محمد على قائد الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر.. شوهدت فى الصباح الباكر فى يوم المعركة فى أكتوبر ١٩٧٣ وأنت تلعب تنس !! .. هل كان ذلك نوع من التمويه لسرية المعركة؟!..

●●لاشك أننى كنت أهدف ألا يشعر أحد بأن هناك

معركة... حتى أننا وقت التحضير والتجهيزَ لحرب أكتوبركنا نطلق على هذا التحضير اسم المشروع ... وتحت هذا المسمى كنا نرفع درجة الاستعداد القصوى، ونقوم بالتجهيز على أساس أنها معركة حقيقية .. وتحت ستار هذا المشروع كان يتدرب الجنود بلا أى قلق أو توتر عصبى .. ولم أكن أريد أن يشعر أحد أن هذا ليس مشروعا تدريبيا ..

ورغم أننا كنا فى رمضان، إلا أننى كنت متعودا أن ألعب الرياضة فى رمضان، فقد كنت ألعب «تنس» حوالى نصف ساعة يوميا فى ملعب تم تجهيزه لذلك داخل المعسكر، ثم أخذت حماما .. كنظام الحياة اليومية العادية دون أن يشعر أحد بذلك .

● هل كان ذلك تحسبا لأن تكون هناك مراقبة لشخصية عسكرية كبيرة، حيث كنت تشغل وقتها قائد الدفاع الجوى .. ولذلك لزم التمويه ؟!

●● تحسبا لأن تتحدث الناس ..

وأنت لاتستطيع أن تمنع الناس من الكلام ... ويمكن

للبعض أن يقول إن شيئا غير طبيعى قد حدث اليوم..

● فى الساعة العاشرة صباحا يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ ذهبت أنت واللواء حسنى مبارك قائد القوات الجوية لمقابلة الفريق أول أحمد إسماعيل وزير الحربية .. ماذا حدث فى هذا اللقاء التاريخى الهام؟! .

●● لقد ذهبنا إلى القائد العام للقوات لكى نطمئنه على القوات، وأن كل شىء يسير سيره الطبيعى، وأن القوات مستعدة للمعركة، ويومها قال لنا المشير أحمد إسماعيل:

طبعا أنتم فاطرين النهاردة

وكنت صائما والرئيس (اللواء) وقتها حسنى مبارك كان صائما، فنظر كل منا للآخر، وتحدثنا مع المشير أحمد إسماعيل ولم نشرب القهوة !.

وكنت أول يوم صائما ولكننى أفطرت اليوم الثانى مباشرة.

● هذا يقودنا إلى أن نقول لك .. كيف عرفت الرئيس حسنى مبارك لأول مرة ؟! .

●● فى الحقيقة أننى كنت أعرفه منذ زمن، وكنا نتقابل كضباط عاديين، يسلم كل منا على الآخر، ويرحب به، ولكن تعمقت هذه العلاقة منذ بعثة روسيا، فقد تزامن توقيت بعثة كل منا فى الستينات عامى ١٩٦٤ و ١٩٦٥ .. الرئيس حسنى مبارك مكث وقتها حوالى عام، وظللت أنا هناك حوالى عاما ونصف العام .. والحقيقة أننا كنا نتقابل فى روسيا فى الإجازات، لأن كل منا كان يدرس فى مكان مختلف عن الآخر، ولهذا كنا كثيرا ما نتقابل فى موسكو فى الإجازات، أو نتقابل فى المطاعم، وكنا نقضى بعض الوقت فى النزهة والتجول فى شوارع العاصمة فى أيام الإجازات.

● ما هو انطباعك عن الرئيس حسنى مبارك منذ الوهلة الأولى ؟!.

●● كان الرئيس حسنى مبارك منذ أن كان ضابطا له شخصيته المميزة، وكما يقول مظهره كان يدل على مخبره.. فهو يحترم نفسه.. إنسان مؤدب .. ونظيف فى مظهره .. وشخصية محترمة للغاية.. وكان محبوبا جدا

وسط زملائه ... وكان طيارا من الطراز الأول، فكما هو معروف أننا حين نكون مع زملائنا فنقول مثلا على الطيارين .. هذا طيار ممتاز .. وهذا طيار عادى .. وهذا طيار .. بمعنى أن يتم تصنيف المستوى .

والحقيقة أشهد أن الرئيس حسنى مبارك منذ أن كان ضابطا، كان طيارا على أعلى مستوى، فهو ولاشك من الطيارين الأكفاء المعروفين فى القوات الجوية كلها، كان ينظر إليه على أنه له مستقبل كبير .

● كيف كان التنسيق بين الفريق حسنى مبارك بوصفه قائد القوات الجوية وبينك بوصفك قائد الدفاع الجوى ؟!.

●● كان هناك تنسيق يومى، فقد كانت هناك وثيقة تنظيم التعاون بيننا وبين القوات الجوية ..

ولاأخفى عليك أن وثيقة تنظيم التعاون كانت مثار خلاف وجدل وإشكال قبل حسنى مبارك، واستغرقت وقتا طويلا من الجهاد، لأننى حضرت وأنا قائد صواريخ ومدفعية، ثم رئيس أركان دفاع جوى ثم قائد دفاع

جوى.. فى هذه المرحلة عاصرت كلا من القادة : مدكور أبو العز، وفرج الحناوى، وعلى بغدادى، وحسنى مبارك، أربعة قادة قوات جوية .. وموضوع تنظيم التعاون بين الدفاع الجوى والقوات الجوية كان دائما مثار جدل، لأنه حسب المدرسة الإنجليزية كان تنظيم التعاون هو أنه حينما تحلق الطائرات فى السماء يتم تقييد وسائل الدفاع الجوى .. المدفعية والصواريخ والوسائل الأرضية .. ويصبح الطيران له حرية العمل.. وهذا أبسط الصور .. فلم يكن هناك نظام التعارف بين الطائرات وبين الوسائل الأرضية .

ولقد عانينا كثيرا فى يونيو ١٩٦٧ من ذلك، فقد تم تقييد النيران، فقد كانت النيران مقيدة فى قناة السويس على الجبهة الشرقية من أجل تأمين طائرة المشير عبد الحكيم عامر، ودخل الطيران الإسرائيلى فى هذه الفترة حرا طليقا، وضرب كما يشاء، وكانت النيران مقيدة وقتها، فهذا النظام أصبح لا يتمشى مع الحروب الحديثة وظل هذا المطلب فى حالة شد وجذب بيننا وبين القوات



الفريق أول محمد على فهمى : كانت لفتة كريمة من الإنسان حسنى مبارك حين أخبر السادات بمرض زوجتى وسرعة علاجها فى الخارج

الجوية، إلى أن جاء حسنى مبارك وبدأنا نتفهم الموضوع سويا، والحقيقة أن الرئيس حسنى مبارك كان واسع الأفق، متفهما للعملية تماما، وتم الاتفاق، وتم عمل أول تنظيم تعاون بالنسبة للمعدات الحديثة الموجودة، وبالنسبة لإمكانات الطائرات، ونظام التعارف، ما بين الطائرات ووسائل الدفاعات الأرضية لدرجة أننا حين دخلنا على المشير أحمد إسماعيل ومعنا الوثيقة وقرأها ووجد كلا منا موقع على الوثيقة قال :

«برافو ... أنا مش مصدق نفسى» !

وكان فى غاية السعادة، لأننا توصلنا لهذا الاتفاق، وكان أول تنظيم تعاون، وقد أثبت هذا التنظيم كفاءته حقيقة فى حرب أكتوبر ١٩٧٣.. فقد كانت الخسائر قليلة للغاية، وتكاد تكون فردية، وهذا يمكن أن يحدث حتى فى التدريب .. وكان ذلك بالتأكيد مثار دهشة الدوائر العالمية ..

أذكر أننى كنت مدعوا بوصفى قائد الدفاع الجوى بعد الحرب من رئيس الأركان الإنجليزى، وفى لندن كانت

أحد الأسئلة التى وجهت إلىّ .. كيف أمكنكم تنظيم التعاون بين هذه الأعداد الكبيرة من الطائرات والكم الهائل من الصواريخ والمدفعية.. كيف استطعتم تنظيم كل هذا .. إنه بلا شك شيء كبير وعظيم ؟!

●وهل واجهتم مصاعب فى التنظيم المشترك بينكم ؟!

●●حين يكون التعاون قائما يكون الحوار سهلا، وحين يكون الإنسان متفهما المهمة تماما، فإن النجاح سيكون هو النتيجة الحتمية، خاصة إذا كان الطرف الآخر متفهما العملية أيضا، والحقيقة أن الرئيس حسنى مبارك كان متفهما للغاية، وكان من السهل أن نتحدث معا لغة واحدة مشتركة نحو تحقيق الهدف المنشود بين القوات الجوية وقوات الدفاع الجوى، ولهذا كان التعاون وثيقا للغاية بيننا .

● هل تذكر حضرتك موضوع الطائرة الإسرائيلية التى اخترقت مجالنا الجوى، وحين علم قائد القوات الجوية حسنى مبارك بذلك اتصل بك وذهبتما إلى مطار ألماظة ثم «بيرعريضة» وتم اختراق طائراتنا المصرية لمدة ١٣

دقيقة فى للمجال الجوى للعدو ؟!

●● حين علم الرئيس حسنى مبارك وقتها وكان قائدا للقوات الجوية باختراق الطائرة الإسرائيلية اتصل بى على الفور وقال لى :

«سوف أجهز عملية مضادة» .

فقلت له :

«أنا مستعد أن أحضر معك لتأمين خروج الطلعة من أجل الوسائل الأرضية، ونقط المراقبة بالنظر، وقلت له : فعلا هذا هو العمل المضاد .

وبالفعل خطط حسنى مبارك لهذه العملية وقال لى :

«قابلنى فى مطار «ألماظة» وقابلته هناك» ..

ولم يقل أى منا لأحد بهذه المهمة .

فلم يكن أحد فى القيادة لديه يعرف أين كنا، وكذلك الأمر بالنسبة للقيادة عندى يعرف أين كنا .. ثم ذهبنا إلى «بير عريضة» وأعطيت الأوامر للوسائل الأرضية من أجل المراقبة بالنظر، والوسائل الإدارية حتى لا تكون هناك بلاغات لخروج الطائرات لأن العدو يلتقط هذه

الإشارات .. وأمنت الطلعة.. وجلست مع اللواء حسنى مبارك فى المطار ، وخرجت الطلعة وعادت بسلام، وأمنت الرجوع، ثم عدنا بعد انتهاء المهمة فوجدنا المشير أحمد إسماعيل يبحث عنا فى كل مكان..فكلما سأل عن حسنى مبارك يقـولون له: عند محمد على فهمى، وحين يســـأل عن محمد على فهمى يقولون له: عند حسنى مبارك.. وحين دخلنا قال لنا : «أنتم فين» ؟!

«أنا مشى لاقى حد منكم علشان أسأله ..

فقلت له : «يا فندم.. ما هو دا أفضل تمويه لما يكون القائد العام لا يعرف مكاننا ، يبقى العدو من باب أولى لا يعرف مكاننا ! فقال : «إيه الاختراقات دى» ؟!

فشرح له اللواء حسنى مبارك الموقف الذى خطط له ونجح فى مهمته تماما .

فكان أحمد إسماعيل سعيدا للغاية..

واتصل بالرئيس أنور السادات وأعطى له تقريرا عن هذا الموضوع، فكان سعيدا بما خطط له حسنى مبارك ونجح فيه تماما .

● ما هى مشاعر قائد القوات الجوية حسنى مبارك قبل وبعد المعركة ؟!

●● والله إحنا عملنا كل ما فى طاقتنا ، وتركنا الباقى على الله، وكمان الرئيس حسنى مبارك يشعر بأنه أدى الواجب الذى عليه تماما تجاه وطنه، فلم يقصر مطلقا فى مرحلة الإعداد والتجهيز للحرب، فكان يعمل ليل نهار .

والحقيقـــة أن الجميع كان يســـعى لنصرة هذا الوطن، وأن الله لا يضيع أجر من أحسن عملا .

● بخبرتك الاستراتيجية وباعتبارك واحدا من أشهر رجال الصواريخ فى العالم .. ما هو الدور الحقيقى للرئيس حسنى مبارك فى الضربة الجوية ؟!

●● الحقيقة أن دور الرئيس حسنى مبارك فى الضربة الجوية كان مؤثرا وكبيرا للغاية، فهو الذى أشرف على التدريب، وهو الذى أدار أعمال القتال وخطط لكل ما حدث ، وهو الذى كان يتخذ القرارات .

إن دوره بلا شك كان كبيرا وعظيما بكل المقاييس، لأنه

كان من الصعب أن تحرك ٢٠٠ طائرة من مطارات وقواعد جوية مختلفة وتنشرها فى الجو بحيث إنها تعبر خط القنال فى توقيت واحد، وتحقق الضربة الجوية، وتتوزع على الأهداف على طول ١٢٥ كيلو مترا على طول شرق القناة، وفى عمق حوالى ٥٠ أو ٦٠ أو ٧٠ كيلو مترا .. لم تكن عملية سهلة على الإطلاق .. ولكن استطاع حسنى مبارك أن يحقق ما كان صعبا ومستحيلا، وانتصرنا والحمد لله وحققت الضربة الجوية كل أهدافها .

● هل حقيقة أن الفريق حسنى مبارك قائد القوات الجوية أشار إلى الرئيس السادات فى لفتة إنسانية إلى مرض السيدة زوجتك وكان ذلك أثناء رحلة مع الرئيس السادات إلى ليبيا وسوريا قبل حرب أكتوبر ؟!

●● الحقيقة أنه حين مرضت زوجتى وتم عرضها على القومسيون الطبى ثم طلبوا إعادتها على القومسيون مرة أخرى لم تعجبنى الطريقة الروتينية لمعاملة زوجة قائد قوات من أجل سفرها للعلاج الضرورى فقلت :

«لا .. لا أريدها أن تسافر بهذه الطريقة» .

وتركت هذا الموضوع .

وكان الفريق حسنى مبارك يعلم تفاصيل كل هذا من خلال الحديث معه كصديق وإنسان .

وحدث أثناء رحلتى مع الرئيس السادات قبل حرب أكتوبر إلى ليبيا وسوريا .. وفى الطائرة سألنى الرئيس كعادته عن أسرتى وأولادى وزوجتى .

قال لى : «مراتك كويسة وأولادك كويسين» .

فقلت له : «كويسين والحمد لله» .

ولكنى فوجئت بحسنى مبارك فى لفتة إنسانية جميلة يقول له:

«لا .. زوجته مريضة» .

فقال لى الرئيس السادات :

«إيه يا محمد الحكاية..

مراتك عندها إيه» ؟!

فقلت له : «لا أبدا .. كنت عايز أسفرها للخارج للعلاج» .

فقال : «لا .. لابد أن تسافر فورا للعلاج» ..
ونادى على أشرف مروان وقال له :
«زوجة محمد على فهمى تسافر على نفقة رئاسة الجمهورية وببدل سفر خاص» .
وقال لى : «لا تقلق .. أنا عايزك تركز على مهمتك ..
لأننا سنحارب ..
ولا يجب أن تقلق أبدا على بيتك واطمئن ..
ويجب أن تسافر معها ثلاث أربع أيام » .
وضحك وقال : «مش تروح تقعد جنبها !
لأننا سنحارب ..
يمكن أحمد إسماعيل خايف على ميزانية وزارة الحربية تسافر على نفقة رئاسة الجمهورية» .
فكانت فى الحقيقة لفتة إنسانية طيبة من الإنسان مبارك فى إشارته يومها إلى الرئيس أنور السادات .
● فى الساعة الواحدة والنصف يوم ٦ أكتوبر أعطيت الكلمة الكودية «جبار» .. ما هى الأسس الاستراتيجية التى كنت تعتمد عليها ؟!

●● فى الحقيقة أن الخطة كانت تستند أساسا على السرية .. خطة الحركة والتحرك من وقت لآخر .. ودائما كنت أقول للقوات: تحرك أكثر تعيش أكثر .. فكلما تحركت على الأرض تعيش أكثر .. فلو ظللت على الأرض مدة طويلة فإن العدو سرعان ما يكتشف مكانك .. وحتى لو كانت إمكانياتك يمكن تدميرها بطائرة واحدة فإن العدو سيأتى لك بعشر طائرات ليدمرك تماما على الأرض، ولكن حين يكتشفك العدو ثم يعود لتحضير عملية الهجوم عليك فلا يجدك أو يجد موقعا هيكليا بعد نقل الموقع الأصلى فيدمر الموقع الهيكلى، فإنك بذلك تكون قد خدعت العدو دون أدنى خسائر عليك .

فخفة الحركة عنصر من العناصر الأساسية المهمة، . كذلك الحشد فهو مبدأ هام من مبادئ الحرب ، ومثلما تطبقه جميع الأفرع الرئيسية كذلك الدفاع الجوى أيضا يطبقه، ولا شك أنه كان لدينا تجميع كبير لم تره أى قوات صواريخ فى عصر الحرب الحديثة مثلما شهدته



قال السادات لحسنى مبارك :

وأخيرا وقع اختيارى عليك أنت يا حسنى لتصبح نائبا لرئيس الجمهورية

حرب ٧٣ فى غرب القناة أو مع القوات البرية .
أذكر أنه كان معنا أربعة طيارين عراقيين اشتركوا فى العمليات، وكانوا حينما يرون النيران الأرضية التى تقابل الطائرات الإسرائيلية كانوا يقولون:

«هادى والله ماهى حرب..

دى جنهم!!

عمرنا ماشفنا كده..

أكيد دى جهنم» !!.

● وكيف استطاع الدفاع الجوى أن يحيد الطيران الإسرائيلى تحييدا تاما فى مرحلة اقتحام القناة لتوفير الحماية لقواتنا البرية؟!

●● تحييد الطيران يكون بدقة الإصابة.. وطالما أستطيع إسقاط طائرة فإن العدو يعرف أن الثمن غالٍ.. ولهذا فحين أسقطنا طائرة فإن الطيار الإسرائيلى قال:

إن معنوياتنا اهتزت ولكنها لم تدمر!!

فكلما أسقطت طائرات للعدو فإن معنوياته تهتز وتدمر بالفعل.. وهذا دعا «بليد» قائد قواتهم الجوية أن يعطى

أوامره بعدم الاقتراب لمسافة ١٥ كيلومترا من منطقة قناة السويس.. بعد أن تساقطت أعداد كبيرة من الطائرات الإسرائيلية..!

● الفريق أول محمد على فهمى قائد الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر:

العدو الإسرائيلى استخدم جميع أنواع التداخل الإلكترونى عندنا، ورغم معداته المتقدمة للغاية إلا أننا استطعنا أن نسقط طائراته التى كانت تتهاوى وهى متفجرة فى الجو.. كيف حدث ذلك؟! والذى كان من أثره أن تشككت أمريكا نفسها فى فاعلية أجهزة التداخل التى تنتجها؟!

●● هناك مبدأ فى أعمال التداخل يقول:

إنه يمكن عمل إعاقة لكل رادار، وأى حجر ممكن تعمل لها أعمالا مضادة.. فكان العدو يعمل إعاقة وكنت أعمل له أعمالا مضادة للإعاقة، ثم إن اتساع مجال الترددات الذى كنا نعمل فيه كان كبيرا، وكان من الصعب أن تعمل تداخلا على هذا المجال الرادارى

على مدى الاتساع كله.. وكانت الثلاث كتائب لها درجة كثافة كبيرة، بحيث يصبح من المستحيل لأى طائرة أن تدخل وتخرج دون أن تصاب أو تدمر.

● هل توارى دور المدفع المضاد للطائرات أمام المفاجأة المذهلة لحرب أكتوبر ١٩٧٣ وهى الصواريخ؟!

●● لقد سئلت هذا السؤال فى لندن من قبل!.. ثبت لدينا من الحرب أن الدور الفعال الذى لايزال مؤثرا هو للمدافع الخفيفة حتى عيار ٢٣ مم.. لأن العيارات الصغيرة هذه تخرج كثافة كبيرة من النيران، ونسبة الإصابة فيها عالية جدا ، حيث إن خرطوم النيران الذى يخرج منها ـ وفى حالة مرور الطائرة من خلال خرطوم النيران ـ يصبح من السهل إصابتها فى هذه الحالة.

وقد أثبتت الأعيرة الخفيفة الـ ٢٣ مم جدارتها فى الحرب.

● كان أول رد فعل للعدو الجوى بعد أربعين دقيقة من بدء هجومنا.. وهذا ـ فى الحقيقة ـ زمن قصير يؤكد درجة الاستعداد العليا لدى العدو الذى هزمناه.. كيف

واجهت قوات الدفاع الجوى هذا الهجوم؟!

●● بعدما حدثت الضربة الجوية العربية بدأ العبور على الجبهة الواسعة، وكان العدو لايعرف: هل سنهجم على طول هذه المواجهة الواسعة.. أم أن هناك قطاع هجوم وقطاعا آخر سنتشبث فيه.. فكان طيران العدو وهو طائر يبحث عن أماكن العبور لكى يدمرها، فكان يهجم على اتساع هذه المواجهة مما أضعف قوة تركيزه علي الضربات.. لأنه حين تكون المواجهة متسعة لاتستطيع توجيه ضرباتك بنفس القوة المركزة.. فحدث تشتيت للهجوم الإسرائيلى على اتساع المواجهة الواسعة فكان هجوم الطيران الإسرائيلى هجوما ضعيفا للغاية.

والطريف أن الإسرائيليين كانوا قد اعتادوا على عملية الاختراقات الفردية.. فاعتقدوا أنهم من الإمكان عمل اختراق ناجح، ولا أحد يتصدى له، فلا يضرب ولايدمر.. واعتقدوا واهمين أن العملية ستكون مجرد نزهة! ولكنه فوجئ بأن طائراته تتساقط وبدأت معنوياته تهتز للغاية.

وفى اليوم الثانى للمعركة كان هجوم العدو بـ ٧٠ طائرة هجوما كبيرا، هذا بخلاف طائرات الحماية الجوية التى كانت تنتظره خارج مدى عمل الصواريخ والمقاتلات..

● كيف خسر العدو ١٨ طائرة ولم ينجح فى تحقيق مهمته فى استمرار السيادة الجوية للمعركة؟!

●● فى الحقيقة أن سيناريو المعركة كان كأنه كتاب مفتوح بالنسبة لنا.. فهو أول شىء فى تصوره أن يمنع تدفق القوات بضرب المعابر.. ثم بعد ذلك لابد أن يضرب المطارات لكى يمنع الطيران من معاونة القوات البرية فى تثبيت أقدامها على الشاطئ.. فالسيناريو مقروء بالنسبة لنا، وكنا متوقعين أن يقوم بتلك الضربة الجوية ويحاول ضرب الطائرات مرة أخرى بالضربة التقليدية، ولكن فشلت هذه العملية تماما.

● ولكن لرفع الروح المعنوية هاجمت إسرائيل هدفا منعزلا عن خط الصواريخ وهو بورسعيد.. كيف استطاع رجال الدفاع الجوى فى بورسعيد تكبيد العدو خسائر كانت فادحة للغاية رغم أن الهدف كان منعزلا من الناحية التكتيكية؟!

●● الحقيقة أن تجمعينا كان منعزلا عن باقى تجميع الصواريخ فى القناة ، لكن كنت مندهشا للغاية لكثافة الضربات الجوية فى بورسعيد بالذات، ولكن زالت دهشتى بعد إسقاط طائراتهم، وأسر الطيارين، وبعد استجوابهم اتضح لنا أن الإسرائيليين كانوا متخوفين من أن تكون لنا فى بورسعيد قواعد صواريخ إستراتيجية أرض ـ أرض وهى الأسكود. لأن تواجد هذه الصواريخ بالذات فى بورسعيد من شأنه وحسب ـ المدى المعروف لهذه الصواريخ ـ تهديد قلب إسرائيل نفسها حيث الكثافة السكانية وضربها.. فكانوا متخوفين من ذلك.

ومن ذلك أيضا تم تكثيف ضرباتهم على بورسعيد تحسبا لوجود قواعد صواريخ أرض ـ أرض، ومن أجل شل حركة أى قواعد هناك.. والحقيقة أننى عملت خدعة هناك فقد استخدمنا الدخان بكثافة كبيرة جدا .

فأعمال الإعاقة واستخدام المولدات الحرارية كانت لها نتيجة كبيرة فى أعمال الإطفاء والخداع والتمويه فى أثناء معركة بورسعيد.

● المصادر الغربية قدرت خسائر العدو الإسرائيلى فى حرب أكتوبر بـ ٢٠٠ طائرة، على حين بعض المصادر الشرقية قدرت الخسائر بـ ٢٨٥ طائرة.. ماهى الحقيقة؟!

●● نحن نقول: إن العدو خسر من ١٦٠ إلى ١٨٠ طائرة، والعدو الإسرائيلى يقول: إنه خسر مابين مفقود ومدمر ومصاب ١٣٠ طائرة حسب الإحصائية الإسرائيلية.. والعملية تقديرية.. والأدق هو الذى دخل المعركة وحارب.. وأنا أرجح أننا أدق فى تقديرنا وهو من ١٦٠ إلى ١٨٠ طائرة.

● الفريق أول محمد على فهمى.. وأنت تستعيد ذكريات حرب أكتوبر بمناسبة مرور عشرين عاما عليها .. لو جاء حفيدك محمود وقال لك: ماهى الدروس المستفادة من هذه الحرب ياجدى.. ماذا تقول له؟!

●● أقول له: إن الجدية والمثابرة والصبر والإتقان فى العمل وحب العمل ذاته هو سر النجاح.. ففى أحلك

الظروف كنت أذكر قول الله سبحانه وتعالى « **إن يمسسكم قرح فقد مس القوم قرح مثله** ».

يعنى إذا كان قد مسك قرح، فالقوم قد مسهم قرح مثله، ولاتعتقد أنك الوحيد الذى تعانى من الضيق، وأنت الوحيد الذى تحاصرك المصائب والمشاكل والخسائر من كل جانب.. فالعدو عنده خسائر أكبر، وفى ضيق أعظم، ثم إن الإيمان هو مفتاح النصر حقيقة.. مع المثابرة، والجلد، وحب العمل.. فقد كنا نعمل ليلا.. نهارا ولانرى أولادنا وزوجاتنا لأيام طويلة نقضيها فى العمل الدؤوب المتواصل بلا كلل أو ملل.. لأننا كنا مؤمنين بالله وبالوطن وبالعمل الذى نقوم به.. كنا لانخشى الموت لأن الموت حق .. والأعمار بيد الله، طالما لديك إيمان حقيقى. وأنا لا أنسى ماحدث فى حرب ١٩٤٨، حيث كانت هناك «تبة» اسمها : «تبة الإخوان» كان عليها بعض الشباب المسلم المؤمن.. كانوا يقاتلون على هذه التبة التى لم تسقط فى أيدى العدو الإسرائيلى حتى الهدنة، رغم أن العدد الذى كان

يقف عليها عشرة أفراد فقط ولكنهم كانوا مؤمنين بالله سبحانه وتعالى، وبالمهمة التى جاءوا من أجلها..

أيضا رأيت الإيمان الحقيقى حين كان اللواء محمد نجيب مصابا، وكنت أعمل معه فى معهد الدراسات للضباط العظام، وكان اللواء محمد نجيب قائدا لهذا المعهد، وكنت أركان حرب المعهد، وحين قامت حرب فلسطين تولى محمد نجيب اللواء السادس الذى كانوا يطلقون عليه «اللواء الطيار»، فأصيب محمد نجيب بطلقة فى الرئة بجوار القلب، ونجا منها، لأنه كان يحمل مصحفا.. والمصحف حرف الرصاصة فلم تخترق القلب واستقرت فى الرئة.. وأجروا له عملية جراحية فى مستشفى المواساة، وزرت محمد نجيب فى المستشفى، وكان فى الحجرة المجاورة له اثنان من «تبة الإخوان»، فزرتهما بعد زيارة محمد نجيب، كان أحدهما قد فقد عينيه والآخر فقد فكه.. وكان كل منهما فى روح معنوية عالية فهذا يقول لذاك : تقدر تغمز لى بعينك..

والثانى يقول له: طيب طلع لى لسانك كده..

شوف الروح المعنوية.. يعنى لو أناس عاديون بلا روح معنوية .. كانت روحهم المعنوية فى الحضيض ولاينامون إلا بحقن منومة، ولكن هذا يطلعك على مدى الروح المعنوية..

ولهذا «مونتجمرى» كان صادقا حين قال:

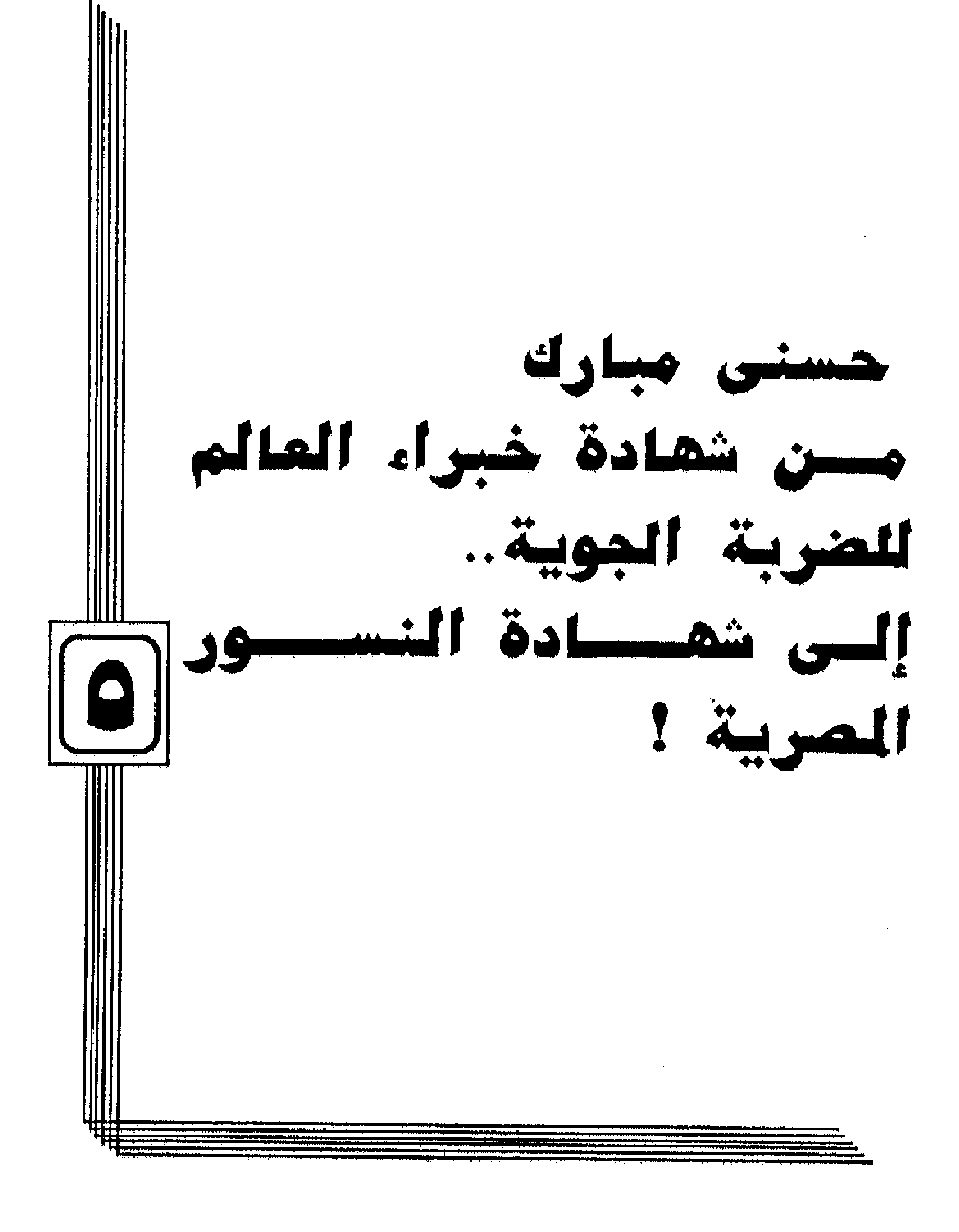
«مهما كانت الخطط جيدة..

وعلى أحسن صورة ممكنة..

فإنها ستئول فى النهاية

إلى يد الجندى الفرد».

ولذلك فإن النصر سيكون فى جانب الأحسن تدريبا والأقوى فى الروح المعنوية.. وهذا ولاشك طريق النصر الذى سار فيه الجندى المصرى فى حرب أكتوبر ١٩٧٣ المجيدة.



حسنى مبارك
من شهادة خبراء العالم للضربة الجوية..
إلى شهادة النسور المصرية !

- المشير أحمد إسماعيل يشيد بكفاءة وبطولة حسنى مبارك وانتزاعه السيادة الجوية فى المعركة أمام كل الطيارين !

- قائد القوات الجوية الفرنسية : القوات المصرية أدت عملا بطوليا فى حرب أكتوبر لا تستطيع أى قوات جوية فى العالم أن تقوم به !!

- الفريق أحمد نصر : الطيار المصرى حطم الأرقام القياسية فى الحرب، وكان معدل الطيار الواحد ست طلعات على حين أن أقصى معدل ثلاث طلعات فقط !

● قائد القوات الجوية الفريق أحمد نصر :
الطيار المصرى نجح فى إسقاط طائرتين معاديتين فى طلعة طيران واحدة !

● محمد عبد المنعم :
استمرت ملحمة الطيران بصمت العظماء ودون أى بادرة يأس أو تردد حتى نصر أكتوبر ١٩٧٣ .

● الفريق علاء بركات :
القوات الجوية أتاحت الفرصة لقواتنا البرية كى تعبر وتحتل أرضا بدون أي تدخل من القوات الجوية الإسرائيلية !

ولقد أشاد الرئيس الراحل أنور السادات بدور القوات الجوية فى معركة أكتوبر حين قال:

«إن ماقمتم به وما أنجزتموه خلال معركة أكتوبر من أروع ماقامت به أية قوة جوية عبر التاريخ منذ أن عرف العالم القوات الجوية والحروب الجوية».

وقد أشاد المشير أحمد اسماعيل بكفاءة وبطولة اللواء حسنى مبارك فى حرب أكتوبر وانتزاعه السيطرة والسيادة الجوية فى المعركة.. حدث ذلك أمام الضباط الطيارين أثناء زيارة المشير أحمد اسماعيل وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة لعدد من القواعد الجوية والتى تضم تشكيلات من المقاتلات، والمقاتلات القاذفة، والقاذفات، والهليكوبتر، فى ١٥ نوفمبر ١٩٧٣، مما دعا الصحفى الأمريكى الشهير «روبرت هوتز» أن يقول عن روعة النصر لقواتنا الجوية فى حرب أكتوبر:

«إنها دخلت حربين وليست حربا واحدة:

الحرب الأولى: بدأت يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ حتى ١٠ أكتوبر، والحرب الثانية: بدأت يوم ١٦ أكتوبر حيث

قاتل الطيارون المصريون فى معركة جديدة ضد طائرات جديدة وأسلحة جديدة وتكتيكات جديدة وانتزعوا النصر فى النهاية» .

أذكر حين زار الجنرال «جريجو» قائد القوات الجوية الفرنسية مصر عام ١٩٧٩ شد بحرارة على أيدى أبطال الطيران المصريين وقال لهم بالحرف الواحد:

«لقد أديتم عملا خلال حرب أكتوبر لايمكن لأية قوات جوية فى العالم أن تقوم به مهما حاولت ذلك! لم أكن أصدق مطلقا ماقرأته عنكم فى كتب التاريخ العسكرى والجوى.. ولكن على الطبيعة الآن، وبعد أن شاهدت بنفسى إمكانياتكم، أستطيع أن أؤكد أنكم أبطال حقيقيون فى مواجهة أية ظروف، ولا غرابة فى ذلك مطلقا..

ألستم امتدادا لجدودكم الفراعنة!!

وقد أعلن الفريق محمد حسنى مبارك قائد القوات الجوية فى أعقاب حرب أكتوبر وبالتحديد فى ١١ ديسمبر ١٩٧٣ أنه:

«من الحقائق المعروفة عن حرب ٦٧ أن العدو قد تمكن من ضربة جوية مركزة ضد القوات الجوية المصرية من إحداث خسائر كثيرة بها، الأمر الذى جعل القوات وقتئذ غير قادرة على تنفيذ مهامها أو القيام بواجباتها أثناء العمليات.

إن القوات الجوية لم يكن بها إلا عدد محدود من المطارات غير المحصنة وغير المحمية تتمركز بها الطائرات فى العراء وفى غير دشم محصنة مما يعرضها للخسائر الكثيرة فى الهجمات الجوية.

حقيقة حرب ٦٧ كانت منطلقا لنا لبناء القوات الجوية، وأعطتنا خبرة كبيرة، وخرجنا بدروس مستفادة منها حتى ننشىء قوات جوية تمكنها من تنفيذ مهامها حيال الوطن.

بعد حرب ٦٧ وبعد دراسة الموقف للقوات الجوية وجدنا أنه لابد من زيادة عدد الطيارين بالقوات الجوية حتى تتمكن من أداء مهامها.

إن إعداد الطيارين كما هو معروف مسألة وقت، والطيار

لايشترى وإنما الطيار يدرب ويحتاج إلى وقت كبير فى التدريب من أربع إلى خمس سنوات.

أنشأنا فى المطارات ممرات كثيرة حتى أن ده يصعب على العدو إذا جه عشان يدمر مطار حايدمر ممر، إن دمر واحد مش حايدمر الثانى أو حايدمر الثالث، عملنا دشم عشان نحط فيهـا الطائرات.

عندنا حالات استعداد بصفة مستمرة فى أنحاء الجمهورية، يعنى طائرات جاهزة للإقلاع فى خلال من دقيقتين ونص إلى ثلاثة لاعتراض أى هدف معادٍ، يظهر على شاشات الرادار أو يبلغ عنه بالمراقبة بالنظر.

دى مهمة مستمرة من بعد ٦٧ لم تنته إلى الآن..جت حرب الاستنزاف ،كل ده حمل زائد على القوات الجوية أثناء تجهيزها، وبنائها، وتدريب طياريها بأطقمها للعمليات. طبعا كنا مابين حالات استعداد، ومابين تدريب، ومابين قتال جوى، حاجات كثيرة جدا فى وقت واحد، إلا أن إحنا أمكننا أننا نجتاز هذه المرحلة، ولتصميمنا على أن المعركة آتية لامفر منها فكرنا لابد

أن نستمر فى البناء بأى شكل كان.

بعدين حا اتكلم على معركة أكتوبر ١٩٧٣ ، القوات الجوية فى أى عمليات هجومية لها مهام رئيسية تنفذها فى هذه العملية مهمة.. من مهامها أن القوات الجوية تقوم بضربة مركزة، أو ضربة رئيسية، أو ضربة كبيرة، زى ماتسميها ضد أهداف العدو ومطاراته، حتى لاتؤثر على هجوم القوات على قيام القوات البرية بالعمليات الهجومية.

كان على وسائل الدفاع الجوى وصواريخه الحماية ضد هجمات العدو حتى لاتؤثر على طياراتنا عندما تقوم بمعاونة الجيش، وضرب مركز السيطرة بتاعنا، يعنى المركز الرئيسى اللى بيدير الطيران بتاعه، يوجه الطيران بتاعه، تضربه وشل فاعليته يقوم بربكه فى استخدام طيرانه ولو لفترة ما إلى أن تنفذ أولى مراحل العمليات.. إذا كان له محطات شوشرة تشوشر على محطات الرادار التى تؤثر على الدفاع الجوى، وعلى القوات الجوية فى عملياتها دى ـ برضه من مهامه. إذن الضربة الرئيسية

هى ضربة رئيسية كبيرة بقوة كبيرة من الطيارات لتؤثر أو تشل أو تدمر هذه الأهداف بسرعة حتى تمكن القوات البرية أو قوات الدفاع الجوى من إمكان تنفيذ مهامها وكذا القوات الجوية.

القوات الجوية لها مهمة أخرى، وهى: الاشتراك مع قوات الدفاع الجوى، فى حماية الأهداف الحيوية، وكذلك قواعدها الجوية.

القواعد الجوية والأهداف الجوية فى الدولة حاجة مهمة جدا لابد من تأمينها وحمايتها.

القوات الجوية برضه بتضرب احتياطيات الجيش المعادى كلما تقدم فى اتجاه قواتنا أثناء تقدمها، أيضا القوات الجوية تشارك القوات البرية فى معاونتها أثناء عملياتها وتعاون القوات البحرية.

القوات الجوية تقوم بصد الهجمات الجوية أيضا المعادية بالاشتراك مع قوات الدفاع الجوى.

القوات الجوية أيضا عليها مهمة الاستطلاع الجوى، ومهمة أخيرة للقوات الجوية عموما هى التعاون مع قوات

الإبرار.. يعنى إنزال قوات الإبراز، قوات الصاعقة التى تنزل فى أوقات معينة علشان عمليات تخريب، علشان تعطيل.. إلخ.. اللى بتقوم بنقلها وتنفيذها هى القوات الجوية عمليات الإنزال إذا كان فيه إنزال من طيارات للمظليين اللى بتقوم بها القوات الجوية.

الضربة الجوية الرئيسية:

قمنا فى ٦ أكتوبر بالضربة الجوية الرئيسية فى القوات الجوية بعدد كبير جدا من الطيارات.. عبرت الطيارات دى القنال، ما هش سر الساعة ١٤٠٠ وكلها فى وقت واحد.

هذه الطائرات توجهت إلى الأهداف المحددة قيادة، مراكز شوشرة، ومواقع صواريخ اللى تؤثر على القوات الجوية فى عملياتها، والحقيقة ماكان حد يعرف الضربة الجوية المركزة دى، يمكن الطيارين نفسهم لحد ماجم يركبوا الطيارات وأخدوا تلقين وهمّ فاهمين إنه مشروع فيه بعض ميكانيكيين وفنيين اللى صانوا الطيارات.. الطيارات طلعت وضربت ورجعت ومايعرفوش أن

الطيارات دخلت سينا.. الطيارات رجعت ونزلت وخلصت المهمة بتاعتها ونزل.. أنا فاكر بعض الطيارين في مطار ما قالوا لهم:

«أنتم واقفين مبلمين كده ليه، أنتم عارفين كنا بنعمل إيه، إحنا رحنا ضربنا في الحتة الفلانية»..

الحقيقة كانت حتى مفاجأة للفنيين والناس كانت بتتنطط من كتر الفرح ومش مصدقين أن التشكيل بتاعهم قام بتنفيذ مهمة في سيناء، الضربة الجوية دى نفذناها بنجاح ووصلنا إلى الهدف بتاعها..

من ضمن الحاجات الرئيسية اللى أحب أذكرها أن إحنا ضربنا مركز سيطرة كبير في سينا اللى هو «أم مرجم» اللى بيسيطر على القوات الجوية والدفاع الجوى في سينا، وضربنا راداراته، وده شل هذا المركز، واضطر العدو لنقل مركز السيطرة إلى مكان آخر، وحصل ارتباك كبير جدا في القيادة الإسرائيلية ما أمكنش السيطرة على طائراته، مش قادر يطلع طياراته، مش قادر يعمل حاجة، حصل ارتباك كبير جدا في استخدام قواته الجوية، لأن

مركز الاتصال والسيطرة تقريبا دمر.

من المهام المهمة برضه اللى نفذتها الضربة المركزة، أن هناك فيه مركز شوشرة فى سيناء، مركز شوشرة اللى بيشوش على شاشات الرادار، هذا التشويش يؤثر على عمليات الدفاع الجوى سواء صواريخ أو رادارات، يؤثر على عمليات القوات الجوية عند توجيه المقاتلات إلى أهداف معادية، هذا الهدف دمر ولم تتمكن القوات المعادية من استخدامه، يمكن لحد وقف إطلاق النار ولذا تمكنت قوات الدفاع الجوى والقوات الجوية من تنفيذ عملياتها بنجاح، طبعا علاوة على وسائل الدفاع الجوى التى دمرت .

لكن أنا أقول بس الحاجات البارزة فى هذه الضربة، علاوة على المطارات زى المطار الرئيسى فى سينا، وده اللى كان قريب من قواتنا، واللى بيبقى النشاط فيه كبير جدا، هذا المطار عطل يمكن حوالى ثلاثة أو أربعة أيام، إحنا بعد كده تكررت الضربات دى فى أيام مختلفة بس بأحجام أقل، وابتدت القوات الجوية بعد ذلك تقوم

بعمليات اشتراك فى الدفاع الجوى وصد الهجمات الجوية، لأن إحنا كنا منتظرين بعد كده بعد الضربة دى أن هو قد يضربنا بضربة جوية أخرى، بضرب مطاراتنا زى ماكان بيعمل سنة ٦٧، وابتدت القوات الجوية تنفذ بقية مهامها اللى هى معاونة الجيوش، معاونة القوات البحرية وعمليات إبرار.

كل هذه العمليات.. الحركة ابتدت تمشى، والعجلة سارت، وابتدت القوات الجوية فى تنفيذ مهامها لصالح العملية الهجومية.

فى هذه الفترة القوات الجوية قامت بمعارك عنيفة بينها وبين مقاتلات العدو، يمكن فى الست أيام الأولى قمنا يمكن بحوالى سبع معارك عنيفة جدا فى شمال الدلتا، كان العدو بيحاول يهجم على مطاراتنا بستين سبعين طيارة، والحقيقة نجحنا بالتعاون مع وسائل الدفاع الجوى فى صد هذه الطيارات، ماعدا بعض طيارات كانت تتسلل إلى بعض المطارات، وتضرب فى أى حتة، لكن إذا كانت مرة جت على ممر وإلا حاجة إنما أصلح

بسرعة ولم يتعطل مطار من المطارات.

أكبر معركة جوية:

فيه معركة من ضمن هذه المعارك تعدت خمسين دقيقة، معركة جوية تقعد خمسين دقيقة تعتبر معركة كبيرة جدا، المعارك عادة عشر دقائق، ربع ساعة الاشتباك وينتهى، ده عشان وقود الطيارة وطول فترة المعارك .. إلا أن هذه المعركة تعدت خمسين دقيقة.

اشترك فى المعركة دى من عندنا يمكن حوالى من ستين إلى سبعين طيارة من مطارات مختلفة، بمجرد عبور الطيارات المعادية ساحل البحر الأبيض المتوسط من عند دمياط، والمناطق دى وصلت الطيارات يمكن قبل المطارات، كانت الطيارات فى دشمها بأعداد كبيرة جدا فى هذه الفترة، كان يمكن من أول الاشتباكات الجامدة كانت هذه المعركة الطيارين بقوا يشتبكوا مع الطيارات الفانتوم بصفة خاصة، واللى كان لها أسطورة كبيرة، وكانوا بيضربوهم بمنتهى البساطة، بمنتهى السهولة، ولم تتمكن الطيارات من إلقاء قنابلها أبدا على

المطارات، ورمتها فى المزارع. هى الحقيقة أصابت مناطق كبيرة أخرى غير المطارات، لكن الطيارين أخذوا ثقة رهيبة جدا فى هذا، وبقوا يتباروا فى الإقلاع عند الأمر بإقلاع طيارات القتال الجوى، يتباهى بأنه ضرب فانتوم وضرب اثنين وعاوز يضرب واحدة ثالثة، كان سباق غريب جدا، الواحد ماكنش يتصوره أن تصل إلى هذا الحد، الروح القتالية كانت عالية جدا، الطيار بينزل بيتنطط فرحان يطلع طلعة واثنين وثلاثة، وفى اتجاه من الاتجاهات وصل مرة عدد طلعات الطيار فى اليوم الواحد ٦ طلعات قتال فى اليوم، ده يعتبر عدد ضخم جدا. العدو كان بيقول سنة ٦٧ إنه بيطلع عدد طلعات كبيرة، الحقيقة ثبت أن إحنا ممكن نعمل هذا، بل فيه أكثر من كده، إن هوّ كان بيعيد الملء بيقول فى ٨ دقائق، وحقيقة أن طيارنا كان بيعيد الملء فى ست دقائق.

وفى المعركة الطويلة دى أحب أوضح حصلت مرة فى هذه المعركة أن فيه طيارات دخلت الاشتباكات ونزلت فى أحد مطاراتها، والطيار ماطلعش من الطيارة ومون

الطيارة وكمل الإقلاع لدخول نفس المعركة.

الكلام ده استمرينا فى القتال الجوى وضرب احتياطات العدو ومعاونة الجيوش، ووصل يمكن عدد الطلعات بتاعة القوات الجوية فى أحد الاتجاهات يمكن حوالى ٣٠٠٠ طلعة يمكن فى سبع ثمانية أيام بأعداد محدودة من التشكيلات.

معركة جوية فوق منطقة الثغرة..

بعد يوم ١٦ اللى حصل فيه الثغرة استمرت القوات الجوية فى تأدية المهام بتاعتها، واستمرار عملية القتال الجوى مع المقاتلات المعادية رغم التعزيز الأمريكى اللى حصل للقوات الجوية المعادية. دمرنا مدرعات كثيرة برضة للجيوش، عاونا الجيوش كثيرا جدا، قاتلنا حوالى ١٨ معركة فى منطقة القتال عند منطقة الثغرة، وصل يمكن عدد ساعات يربو على ٢٥٠٠ طلعة فى هذه المنطقة فى حوالى سبع أيام مابين ضرب ومابين قتال جوى، إحنا بنسقط طيارات كثيرة. ونسيت أذكر حاجة إن فى اليوم اللى كانت فيه المعركة الطويلة كان فيه

معركة قبلها قصيرة وصل عدد الطائرات التى دمرت بواسطة الطيارات والمقاتلات إلى ١٧ طيارة.

عدد الحقيقة إحنا ماكناش نفكر فيه من الأول، وهذا العدد رفع معنويات طيارينا بشكل عالى جدا، واستمر القتال فى منطقة غرب القنال برضه بالمقاتلات والمقاتلات القاذفة كلها تندفع أعداد كبيرة جدا للضرب ودمرنا أعدادا كبيرا، وعملنا خسائر كثيرة جدا فى المقاتلة، والصور موجودة بتبين والسيد الوزير شافها، ودمرنا معدات كثيرة، وواحد من الطيارين بتوعنا الأسرى بتوع الهليكوبتر كان فى منطقة جنوب «فايد» وقاعد فى خندق يوم ١٨ ، ويوم ٢٠ شاف المنظر بتاع القتال الجوى يوم ١٩ ، ويوم ٢٠ كان فيه معركتين يوم ١٩ ومعركة يوم ٢٠ قال:

«أنا شفت القتال الجوى كامل ورغم أنا كنت محصور أنا كنت باتنطط من الفرح فى الخندق، رغم أن أنا عارف هنا يمين وشمال وحاتمسك، لأنى أنا عديت الطيارات التى دمرت بواسطة الطيارات بتاعتنا، ١٨ طيارة

عديتهم وشايفهم، منهم ٤ بينى وبينهم ٦٠٠ متر راشقين قدام الخندق اللى هو فيه، ولم يقفز الطيار ولم أرَ طيارا قفز فى القتال، الحقيقة إحنا وقع لنا عدد، إنما عدد لايقارن بالـ ١٨ طيارة فى اليومين بتوع القتال.. دى بيبين مدى إصرار الطيار ومدى كفاءته الواسعة فى القتال الجوى، وهى الحقيقة عملية كانت تحتاج إلى تدريب كثير جدا، وأنهم وصلوا لهذا المستوى، الحقيقة اللى يستحقوا التقدير ده بالنسبة للمقاتلات. أما بالنسبة للمقاتلات القاذفة فمهمتها القصف، مهمة القصف عاونت الجيوش كثيرا، ضربت بعض احتياطات متقدمة، وقادة الجيوش يشهدوا بدقة هذا الضرب، وأفتكر قائد الطيران الإسرائيلى يومها قال فى المؤتمر اللى عمله مع الطيارين بتوعه يوم ٢٤ الكلام الآتى:

«إن القوات الجوية المصرية ـ المقاتلات والقاذفة ـ أصبح مستواها جيد جدا وأصبحت تدمر الأهداف بدقة».

هذا هو كلام العدو اللى هو قائد الطيران الإسرائيلى فى خطابه مع طيارينه يوم ٢٤ قال لهم:

«إن المقاتلات القاذفة تدمر أهدافها، ويشهد بدقة الطيارين فى المقاتلات القاذفة الحقيقية اللى ضحوا كثيرا ونفذوا مهامهم بدقة أكثر من اللازم، ولو أنهم خسروا، إلا أن مهامهم كانت باستمرار ناجحة.

نيجى ونرجع لطيارى الهليوكبتر.. الهليوكبتر دى لأول مرة فى هذه الحرب دخلت واشتركت فى العمليات الهجومية، الهليوكبتر أدت مهامها ببطولة وشجاعة فائقة، الهليوكبتر قامت بنقل قوات الإبرار لأرض العدو وبالليل والمغرب، وفى كل وقت وصلت داخل أرض العدو، نزلت قوات الصاعقة اللى بتنفذ مهامها، ورجعت ابتدت تشتغل فى إمداد برضه الجيش الثالث لما كان فى الظروف الصعبة فى أى حاجات صعبة وصلت لجنوب سيناء، وكانت بتنزل قوات وبتعمل عمليات خاصة، قامت بمهام قتالية كثيرة، ودى كانت أول مرة الهليوكبتر تقوم بهذه المهام وبأعداد ضخمة وكبيرة.

بطولات فذة للرجال:

عاوز أضرب بعض أمثلة لبعض بطولات كانت بتحصل

أثناء تنفيذ هذه المهام: الطيارين اللى كانو بيروحوا يتعاملوا مع الأهداف، وأتذكر بالضبط الناس اللى راحت مثلا على منطقة «أم خشيب» علشان تضرب مركز الشوشرة، أنا كنت بأؤكد على دقة ضرب هذا الهدف، إلا أن الطيار بدل مايعمل هجمة واثنين أكثر من كده يعرض نفسه فكان بيعمل ثلاثة وأربع هجمات، مصر على تدمير الهدف بأى ثمن كان، وبأى تضحية كانت، وكذا فى باقى الأهداف المهمة .. كان طيار المقاتلات القاذفة.

كان فيه طيار عمل أول هجمة على طيارات واقفة على الأرض، وفى الهجمة الثانية أبلغ أن طيارته أصيبت، نطق فى اللاسكى وكلهم سامعينه قال: الله أكبر، وراح داخل فى بقية الطيارات، لبس فى حوالى خمس ست طيارات فانتوم ومات معاهم.

المقاتلات دايما فى حالات الإقلاع بتاعتها بتأخد دقيقتين ونص ثلاثة، الحقيقة فى هذه العمليات حصلت أرقاما قياسية لاعندنا ولا عند العدو، ولاكنت أتصور أنا



الكاتب المتخصص فى الشئون العسكرية محمد عبد المنعم مع نسور مصر.

شخصيا الـ ٨ طيارات كانوا بيطلعوا الأربع طلعات، رقم قياسى فى تنفيذ المهام. الطيار كان بيكون سعيد جدا.

أثناء القتال الجوى كان فيه بعض الطيارين أثناء الاشتباكات يصاب ويقفز بالمظلة أو ينتهى الوقود بتاعه لأى سبب من الأسباب يقوم يقفز، فى الأوقات العادية الطيار كان يقفز يقول ضهرى بيوجعنى ويوصل للمستشفى علشان يقعد فيها ١٥ أو ٢٠ يوم يمكن شهر.

هنا كان طابع غريب جدا يقع اثنين ويقع ثلاثة أربعة خمسة يقولوا له: دكتور الطيار يذهب للمطار، ومنهم من كان يذهب لحالات الاستعداد، ويتربط فى الطيارة ويطلع يشتبك مرة واثنين وثلاثة وعنده ألم فى ظهره.

وأنا أذكر واحد نط عند قريب من «إنشاص» وبعدين ضلوعه حصل فيها جروح، كل مافيها أنه راح ربط نفسه بشاش من غير مايقول لحد، واشتبك فى معركة عنيفة جدا فى منطقة «فايد».

وقد أعلن الفريق طيار حسنى مبارك قائد القوات الجوية

فى كلمة وجهها إلى قواته فى ٢ نوفمبر ١٩٧٤ بمناسبة الاحتفال بعيد الطيران:

«أن الطيارين المصريين استطاعوا أن يحطموا أسطورة الطيران الإسرائيلى المزود بطائرات حديثة ذات تجهيزات أكثر تقدما كالفانتوم والميراج».

وأضاف.. «أن المقاتلات السوفيتية من طراز «ميج ٢١» أثبتت كفاءتها فى مواجهة الفانتوم والميراج، وأثبتت أنها مقاتلات ممتازة».

وأشار القائد إلى الدور الذى لعبته قواتنا الجوية فى معارك أكتوبر، مؤكدا اعتزازه بأن رجاله كانوا أول من أطلقوا «الشرارة» فى ٦ أكتوبر لتنفيذ العملية «بدر»، كما أشار إلى التضحيات البطولية التى بذلها رجال الطيران.

وقد أشاد الرئيس أنور السادات بدور القوات الجوية برئاسة الفريق حسنى مبارك فى معركة أكتوبر، ووصفها بأنها أفقدت إسرائيل توازنها خلال ساعات قليلة، وحيا الرئيس السادات فى كلمته حسنى مبارك الذى قاد القوات الجوية خلال المعركة، وكان مثالا لمصر التضحية

والثبات والصمود والأداء..

وكان ذلك أثناء لقاء الرئيس السادات فى مارس ١٩٧٩ بالضباط والجنود فى قاعدة «بلبيس» الجوية حيث قال السادات:

«أبنائى رجال القوات الجوية، ورجال الدفاع الجوى، ورجال القوات الخاصة أبدأ باسم الله وكأننا كلما التقينا فى هذا المكان كأننا على موعد مع القدر، كان لقائى بكم فى هذه القاعة وفى هذا المكان يوم ١٢ مايو سنة ١٩٧١ وفى اليوم التالى مباشرة يوم ١٣ مايو بدأت ثورة التصحيح المعروفة بثورة «١٥ مايو» بدأت من هنا، تذكرون أننى من هذا المكان أعلنت لكم والشعب أننى لم أسمح بمراكز قوى، ولن أسمح بصراع أيا كان لون هذا الصراع، لأن أمامنا معركة الشرف.. فى هذا الوقت كنا فى سنة ١٩٧١ ، وكان كل عملنا وكل هدفنا وكل عرق نبذله كان من أجل تحقيق المعركة قلت :

إنى لن أسمح بمراكز القوى، ولن أسمح بالصراع لأنه سيعيقنا بالتأكيد عن القيام بمعركتنا، حاتدخلنا فى

متاهات الصراع على أنفسنا، داخل أنفسنا، ومع نفسنا، داخل بلدنا ننكفئ على نفسنا ونترك العدو فى الخارج.

مرة أخرى جيت بعد المعركة وحكيت بعض الشيء عن البطولات اللى قامت بها قواتنا الجوية وجميع فروع قواتنا المسلحة. القوات الجوية لها مركز خاص كما تحدث قائد القوات الجوية تماما وهو أنه فى سنة ٥٦ ثم سنة ١٩٦٧ حدث هناك من القيادة إهمال، وألصق هذا الإهمال بالقوات الجوية ظلما وزورا، كما ألصق ببقية القوات المسلحة بعد ذلك أيضا، وزى ماقال قائد القوات الجوية تماما وزى ما النائب حسنى الآن فى اللجنة ـ لجنة كتابة التاريخ ـ بيحقق أسباب هزيمة ٥ يونيو، حايتضح تماما أن القوات المسلحة ضحية لهزيمة ٥ يونيو، ولم تكن أبدا من أسبابها.

بعد الأداء الرائع اللى عملتوه ياولادى فى معركة أكتوبر، لابد لى أن أقرر هنا أمامكم وأمام شعبكم وعلى مسمع من الأمة العربية كلها زى ما قررت أمام الجيشين الثانى والثالث أن شعبهم وأمتهم مدينة لهم

اليوم بقرار أمامكم وأمام شعبكم وأمام أمتكم العربية أن شعبكم وأمتكم وزيادة على ذلك بقية فروع القوات المسلحة مدينة للضربة الأولى للقوات الجوية بكل ما أحرزناه من نصر.

جميع فروع القوات المسلحة أدت واجبها على أروع صورة.

القوات الخاصة قوات الدفاع الجوى.. قوات الدفاع الجوى ضربت السيادة الإسرائيلية الجوية فى الأيام الثلاثة الأولى إلى الحد اللى صدرت فيه الأوامر من القيادة الإسرائيلية باعترافهم بعدم الاقتراب من القناة لطياريها ، وفى الأيام الثلاثة الأولى فقدوا أكثر من ثلث سلاح الطيران على الجبهة المصرية.. ثلث سلاح الطيران الإسرائيلى.. وزج بالطيارين اللى كانوا بيفاخروا ويباهوا بيهم.

قواتنا الخاصة أخيرا بس فى الشهر الماضى أعلنوا وقالوا:

إن الثغرة اسمها «وادى الموت» بس اللى أعلن ده إسرائيل، أعلنوا أخيرا أن الثغرة لم تكن إلا وادى الموت

قامت قواتنا الخاصة فيه بأروع وأمجد البطولات.
قواتنا الجوية أتكلم عن مين ولا مين من فروع القوات المسلحة..
قواتنا الجوية بالضربة الأولى أفقدت إسرائيل توازنها وأصبحت حربنا تسمى حرب «الست ساعات» بدل حرب «الست أيام» اللى قالوا عليها سنة ١٩٦٧ : حربنا إحنا كانت حرب الست ساعات.. فى ست ساعات وأقل فقدت القوات الإسرائيلية توازنها كاملا.. لابد أن نعترف بالقوات المسلحة وبالشعب وفى أمتنا العربية بالجدارة والأداء اللى قامت به قواتنا الجوية بالضربة الأولى، ومهدت لكل هذا الانتصار الرائع.. مهدت عشان الأمة العربية كلها تصبح القوة السادسة فى عالم اليوم باعتراف الكل أداء عسكريا واستخداما لكل طاقاتها وهو البترول.. لما بنجتمع من أسعد اللحظات عندى، الحقيقة لما باجتمع بيكم ونتذكر قبل المعركة لما كنت بالتقى بيكم فى أسرابكم، وفى ثكناتكم، أنتم والقوات الخاصة وقوات الدفاع الجوى فى مرابضها،

فى الجو فى الوقت اللى الثانى بيقعد ساعة وأكثر من ساعة، ماتخلفش سلاحنا الجوى أبدا.. روعـة وبتملانى يا أولادى.. فخر وعزة فيكم وشعبكم وأمتكم بيملأهم الفخر بيكم وبأدائكم.

وإذا كان لى من كلمة أقولها وأنا باحييكم النهاردة أحيى قائدكم السابق حسنى مبارك.. «كان وقتها نائبا لرئيس الجمهورية».

خلال المعركة كان مثلا لمصر.. مصر العذراء.. مصر التضحية.. مصر الثبات والصمود.. مصر الأداء.. كلفته بالمعركة، وكلفته أيضا أنه يحمى سماء مصر من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال، وعاونتوه يا أولادى.. وأديتوا المهام بأروع مما أعطيت لكم، أنا قلتلكم هنا تذكروا لن أكلفكم بمهام خارج قدرة السلاح اللى فى ايديكم.. أنتم أديتم بالسلاح اللى فى أيديكم مهام أكبر وأروع من قدرة أى سلاح كان فى ايديكم، كان فى معركة الـ ٤٥ دقيقة، سلاحكم مابيديش أكثر من ١٣ دقيقة، لم يختف سلاح الجو المصرى ولم يستطع سلاح الجو

الإسرائيلى أن ينفذ إلى سماء مصر من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب وعلى مسافة ١٨٠ كيلو من بورسعيد إلى السويس جبهة القتال الكاملة. أديتم.. أديتم بروعة.. أديتم بشرف.. أديتم بأمانة.. أديتم بأروع زى ما باقول مما يتصور أى إنسان، وعشرات الأضعاف مما يعطيه السلاح اللى فى ايديكم، علشان كده يا أولادى كونوا واثقين أنه لن نتخلف أبدا مرة أخرى، إحنا عارفين السلاح الغربى كان مدى إسرائيل تسهيلات أد إيه فى الطيران.. أنتم بدون تسهيلات فى طياراتكم من السلاح الغربى كنتم أكثر من ند، لأنكم أضفتم من ذاتكم.. من إيمانكم.. من تدريبكم.. من أدائكم.. من صلابتكم أضفتم الكثير، علشان كده كان السلاح اللى فى ايدين اللى قدامكم انتفض فى ايديكم، وانتصر بيكم، وانتصر لسلاحكم، وانتصر لقواتكم المسلحة، وانتصر لشعبكم، وانتصر لأمتكم.

وكانت لمسة وفاء بعد هذا الوفاء الرائع يجينى حسنى مبارك قائد السلاح الجوى يقول لى:

«إحنا أدينا الأداء»..

قلت له:

«نعم بأروع مما طلبت منكم، وآلاف المرات أكثر مما كلفتكم»..

قال:

«إذن نمحو كل مافات.. وقائد سلاح الطيران اللى تسبب فى نكسة ٥٦و ٦٧ وتسبب فيما ألصق بالسلاح الجوى ومن معاه، أنا باسم القوات الجوية أنا باطلب أنهم يخرجوا وتنتهى هذه الصفحة.

تانى يوم خرجتهم جميعا بناء على طلب حسنى مبارك تعبيرا عن إرادتكم أنتم.

لمسة وفاء.. لمسة وفاء وإخلاص هى مصر.. مصر الوفاء.. مصر الانطلاق... مصر الحب.»

وقد ألقى الفريق حسنى مبارك كلمة أمام الرئيس السادات فى لقائه مع الأبطال الطيارين فى ٧ يونيو ١٩٧٤ فى الكلية الجوية فى «بلبيس» وقال فيها:

«اسمحوا لى سيادة الرئيس أن أرحب بكم اليوم فى

القوات الجوية بعد انتصارات أكتوبر المجيدة، وفى ذكرى هزيمة يونيو التى عبرناها، إن ذلك التوقيت يحمل فى طياته كثيرا من المعانى أولها:

أن الله جلت قدرته قد غير أمرنا من حال إلى حال، ومن يأس إلى أمل، ومن هزيمة إلى نصر، ومن انكسار إلى انطلاق. وحقيقة ذلك مرجعه أننا قد غيرنا أنفسنا فتغيرت أحوالنا مصداقا لقوله تعالى:

«إن الله لايغير مابقوم حتى يغيروا ما بأنفسهم».

ووراء هذه الحقيقة، قيادتك ياسيادة الرئيس التى جعلت الأمنية واقعا والبعيد قريبا، فقد رفعت شعار العلم والإيمان، وجعلت من هذا الشعار نبراسا لعملك، وبالقلم جعلت الحرب تخطيطا لا ارتجالا، وبالإيمان جمعت المؤمنين تحت لوائك جيشا وشعبا فى معركة المصير، وأكدت للعالم أجمع أن إيماننا عمل وليس تشدقا.

إن التاريخ سيذكر لك ياسيادة الرئيس أنك حملت المسئولية أمام الأمة العربية جمعاء، وأنك جمعت

كلمتها بسياستك الحكيمة واستقطبت طاقاتها الخلاقة، ويوم أخذت القرار وأشعلت الشرارة انطلق الجنود المصريون والسوريون يؤازرهم مارد عربى من الإمكانيات والدعم، ولقنوا العدو الذى ظل يعربد فى المنطقة مدة ربع قرن درسا لن ينساه، ويهزوا العالم بعمل منسق ومخطط وشجاعة وإقدام اعترف بها عدوهم فأعادت للوجوه العابثة بسمة النصر وأعادت للتاريخ ذكريات صلاح الدين.

سيادة الرئيس.. إن القوات الجوية قدمت نخبة من زهرة شبابها للمعركة سقطوا شهداء فداء للوطن ومضوا إلى جنات الله كأنبل مايمضى الرجال من حملة المسئوليات الكبار.

إن هذا المكان كان ومازال صرحا لتخريج الأبطال، وزيارتكم ياسيادة الرئيس اليوم له تكريم لأرواح شهدائنا التى بلاشك ترفرف من حولنا، وتشهد أننا ماضون على العهد، وعلى نفس الطريق حتى نحقق كل مراحل التحرير حتى النصر بإذن الله.

سيادة الرئيس.. كما عاهدناك أن نمضى وراءك يوم وضعت القرار نؤكد هذا العهد من جديد فى مراحل التطوير والانطلاق.. والله أكبر والعزة لمصر تحت قيادتكم الرشيدة، والله أكبر والعزة للعرب بسيادتكم الحكيمة».

ويشرفنا ياسيادة الرئيس ياصانع النصر وصاحب القرارين الجريئين فى مستقبل هذه الأمة، أن أقدم لكم باسم القوات الجوية جنودا وضباطا نسرها وهو رمز القوات الجوية تأكيدا لهذه البيعة.. وفقكم الله.. والله ولى التوفيق.

وكشف الفريق مبارك سرا جديدا من أسرار حرب أكتوبر فى ٤ يوليو ١٩٧٤ حين قال: «إن قواتنا الجوية قامت بإجراء بعض التعديلات على الطائرات الحربية بما فى ذلك تغيير نوع التسليح حتى تصبح كمقاتلة، أو كمقاتلة قاذفة بنفس الكفاءة المطلوبة فى كل نوع على حدة، وقد ظهرت ثمار تلك خلال عمليات أكتوبر، وتحققت حرية المناورة فى تحويل مهمة تشكيل من واجب مقاتلات إلى مقاتلات قاذفة».

وأضاف: «إن هذه التعديلات أدخلت بالاعتماد على الإمكانيات المحلية وابتكارات طيارينا، وبذلك أمكن زيادة تسليح طائراتنا، وزيادة كفاءتها، وإعطاء مدى للطائرة أطول مما كانت عليه، كما أمكن ابتكار طرق أخرى أدت إلى سرعة تنفيذ المهام وسرعة إعطاء الإنذارات المبكرة، وسوف يظل تطوير الطائرة مستمرا بصفة دائمة لأننا نعرف أن المعركة لم تنته بعد، وبذلك علينا الاستعداد الدائم والعمل المتواصل».

وقال قائد القوات الجوية: «إن هناك صناعات حربية بدأت، وهناك تطوير لهذه الصناعات يمكن لها أن تمدنا إلى حد ما بقطع الغيار اللازمة لسلاحنا الجوى محليا».

وتحدث الفريق مبارك عن دور قواتنا الجوية فى حرب أكتوبر فقال:

«لقد برزت الجهود الذاتية فى مجال إعداد الطيارين وتدريبهم الشاق على تدمير أهداف العدو، وكانت حرب الاستنزاف فرصة للتعامل مع العدو والوقوف على نقاط قوته وضعفه».

وبدأت الضربة الأولى يوم ٦ أكتوبر بعدد من الطائرات يزيد على ٢٠٠ طائرة، وكانت المفاجأة مذهلة لأن طائراتنا طارت على ارتفاع منخفض جدا بفضل مهارة طيارينا، ويفاجأ العدو فى عمق سيناء بضرب أهدافه الحيوية، ومطاراته، ومركزه الرئيسى، ومركز الشوشرة، ومواقع صواريخ أرض - جو، وبإيجاز حققت الضربة نجاحا لم يكن متوقعا.

وقال الفريق مبارك:

«إن العدو فقد توازنه لخسائره الفادحة فى الأيام الأولى، وجاءنا يوم ١٤ أكتوبر بعدد يصل إلى ٥٠ ميراج وفانتوم، وتدخلت قواتنا الجوية معه بعدد مماثل فى أكبر معركة جوية استغرقت ٥٠ دقيقة، ويومها تكبد العدو خسارة ١٧ طائرة، وعندما عمد إلى ضرب مطاراتنا كان يفاجأ بطلعات من نفس المطار بعد ساعات قليلة بفضل سهر رجال المهندسين.

وأصبحت طائرات العدو تتحاشى الدخول فى معارك مع طائراتنا، حتى كان يوم ١٧ أكتوبر حين وضح أن تعزيزا

أجنبيا دخل قواتهم وظهرت طائرات جديدة، وطيارين جددا، ولم يؤثر هذا فى عزائم الرجال، واستمروا يخوضون المعارك بكل حماس، وبلغ ما أسقطوه يومى ١٩ و٢٠ أكتوبر ١٨ طائرة.

وعندما صدر قرار وقف إطلاق النار واستمر العدو فى عدوانه، استمرت طائراتنا فى ضربه حتى كف عن القتال يوم ٢٤ أكتوبر حيث أسقط له فى هذا اليوم ٥ طائرات ـ ميراج».

واختتم الفريق مبارك حديثه بقوله:

«عندما يحين الوقت المناسب سيعلم الشعب أننا جادون دائما فى الوصول بالقوات الجوية إلى المستوى المناسب».

وقد أعلن الفريق محمد حسنى مبارك فى ٣٠ أكتوبر ١٩٧٤ بمناسبة الاحتفال بعيد القوات الجوية:

«أن بعض معارك أكتوبر الجوية ستظل محل دراسة أمام الجيل القادم، وقد حقق عدد من الطيارين ٦ و٧ طلعات فى اليوم الواحد ضاربين بذلك الرقم القياسى، كما استمرت بعض المعارك مدة خمسين دقيقة فى حين أن

الزمن القياسى هو ١٠ دقائق» .

وتحدث الفريق مبارك عن الكفاءة القتالية للطيارين، فقال:

«إن بعض طيارينا استطاعوا إسقاط الفانتوم بطائرات الميج ١٧ ، رغم أن الميج ١٧ بكل المقاييس الفنية والعسكرية أقل من الفانتوم كفاءة وسرعة وتجهيزا» .

وأكد أننا توصلنا إلى تجهيزات هندسية للمطارات والقواعد الجوية المصرية جعلت حلف الأطلنطى يقتبس منها تطوير دشم طائراته.

وقال: «إن دشم الطائرات الموجودة الآن فى مصر تفوق مايحتاجه بناء آلاف الأهرامات» .

وقال: «إن القوات الجوية ألصق بها وزر أحداث نكسة ٦٧ ، لكن كان دورها فى معارك ٧٣ مشرفا ومشهودا وأظهر جهد القوات الجوية خلال ٧ سنوات» .

وقال: «إن يوم القوات الجوية هو يوم الاحتفال بوصول أول ٣ نسور مصرية إلى مطار «ألماظة» يوم ٢ نوفمبر ١٩٣٢.

وقال قائد القوات الجوية:

«إن عمل القوات الجوية ضد العدو فى ٦٧ بدأ يوم ١٥ و ١٨ يونيو.. وخلال حرب الاستنزاف توالت الاشتباكات الجوية وظلت المعارك سجالا بين قواتنا وقوات العدو. ويشهد التاريخ أن نسورنا حققوا بطولات فردية تمت فى السماء من أجل حماية مصر وسماء مصر..

كان تدريب الطيار يأخذ الاهتمام الأول.. أعداد الطيارين تزايدت، وأعداد المطارات والقواعد الجوية تضاعفت من أجل أن تنشر ستارة الحماية الجوية فوق مصر.. بكل هذا أنهى طيارونا أسطورة القوة الإسرائيلية الجوية وانتهت معها قصة الذراع الإسرائيلى الطويلة.. .

مقاتلاتنا الجوية قامت بمعاونة القوات البحرية ودمرت بعض القطع البحرية المعادية.. طائرات الهليوكبتر.. قامت بعمليات نقل إبرار خلف خطوط العدو، وأثناء الثغرة قاموا بعمل جسر جوى لقوات الجيش الثالث، وعلى مدى ١٧ يوما قتال قامت مقاتلاتنا القاذفة بعمليات جوية مكثفة مازالت محل دراسة وتحليل أمام

الجيل القادم.. لقد قدمنا أساليب مبتكرة للقتال الجوى.. أرقاما قياسية للطلعات وصلت من ٦ إلى ٧ طلعات يوميا لكل طيار، بينما الزمن القياسى من ٣ إلى ٤ طلعات.. بعض المعارك استمرت ٥٠ دقيقة بينما الزمن المحدد ١٠ دقائق للغارة الجوية.

لقد خاض أبطالنا معارك شرسة ومكثفة كان العدو يدفع فيها بأعداد من ٦٠ إلى ٨٠ طائرة.. أمكننا الإقلاع بأعداد مماثلة لهذه الطائرات وأسقطنا عشرات الطائرات للعدو فى الغارة الواحدة بطائرات الميج ٢١ أمام الفانتوم والميراج.

ولقد كانت هناك شهادات أخرى لقواتنا الجوية تبين بطولاتهم الحقيقية فى حرب أكتوبر ومنها شهادة الكاتب الأستاذ محمد عبدالمنعم الذى أرخ على مدى سنوات طويلة لحروب مصر من خلال موقعه بجريدة الأهرام قبل أن يصبح مستشارا صحفيا للسيد رئيس الجمهورية.

يقول الأستاذ محمد عبدالمنعم فى إحدى مقالاته

الشهيرة بالأهرام:

«يصف أحد ضباط المدرعات الإسرائيلية نتيجة القذف الجوى لتشكيل من الطائرات المقاتلة المصرية فيقول: «كانت القنابل تنهال من كل حدب وصوب. وسمعت أصوات جنودنا يصرخون «إنها الطائرات المصرية».. وهنا قفزت من مدرعتى وأنا فى حالة أشبه من الدوار، وفى نفس ذلك الوقت الذى سقطت فيه أولى قنابل الطائرات المصرية على الأرض هنا وهناك.. شعرت بحروق شديدة فى كل جزء من جسمى، واندفعت أجرى صوب الجسر فرأيت أربع طائرات ميج تنقض فوق رؤوسنا، فالتصقت بالسد الترابى المقام على الضفة الشرقية للقناة كى أحتمى به.. وعلى الفور شاهدت القنابل تسقط والصواريخ تنهمر على الموقع.

وعندما وصلت إلى الجسر أدركت أنها مذبحة، فقد شاهدت أشلاء رجالنا مبعثرة بين السد الترابى وأحد البولدوزورات المشتعلة بالنيران.. وقمت بنفسى بعد ذلك بإخلاء الجنود الجرحى إلى المستشفى الميدانى، وعلى



السادات أشاد بقيادة حسنى مبارك للقوات الجوية وكان مثالا لمصر التضحية والثبات والصمود .

أحد التلال الصغيرة شاهدت العديد من نقالات الجرحى والقتلى تكسوها الأغطية.. وإذا مارفع المرء الغطاء الذى يغطى الجسد المسجى فوق النقالة فإنه كان يرى فى أحد الأطراف أحذية حمراء، أو خضراء أو سوداء.. وإذا مارفعها من الطرف الآخر للمحفة فقد كان يرى شعورا شقراء، أو شهباء أو سوداء.. ولقد كنت أشعر بخوف مميت من أن أرفع أحد هذه الأغطية فقد كان تحت كل منها صديق لى..

عندما قرأت هذه السطور، أحسست أنها شهادة من العدو لرجال قواتنا الجوية، ولو أنه لايصح أن نزهو بالدماء وأشلاء القتلى الذين تحدث عنهم هذا الضابط الإسرائيلى، خاصة بالنسبة لدولة مصر التى تتطاول حضارتها إلى أعماق التاريخ، ولكن ما حيلتنا ونحن نعيش عصرا لايفهم غير القوة ونواجه عدوا يذهب إلى ذروة الصلف وامتهان الغير عندما يحقق نصرا، ثم إلى ذروة الاستضعاف واستدرار مشاعر العطف من الجميع عندما تأتى ساعة القصاص.. نعم لقد كان هناك قصاص

بين قواتنا الجوية وبين إسرائيل عامة، وسلاحها الجوى بصفة خاصة، لقد تآمرت إسرائيل فى عام ١٩٥٦ مع سلاحى الجو البريطانى والفرنسى، واستطاعت طائرات هذه الدول الثلاث أن تخرج سلاحنا الجوى من المعركة.

وكان الجرح أدمى فى يونيو ١٩٦٧ عندما جاءت الطائرات الإسرائيلية وحدها هذه المرة وبشجاعة التجربة الأولى عندما كانت تقف بجانبها قوات إنجلترا وفرنسا لتدمر طائراتنا مرة أخرى وهى رابضة بلا حركة فوق أراضى مطاراتنا، وقواعدنا الجوية، ولم يحدث فى التاريخ أن أسيىء فهم الرجال كما أسأنا فهم رجال الطيران المصرى بعد حرب ١٩٦٧، لقد نجحت الضربة الإسرائيلية فى هذا اليوم المشئوم وتم تدمير جميع طائراتنا تقريبا، ودون انتظار، أو دراسة، أو روية أشرنا إليهم بأصبع الاتهام رغم أن المسألة ـ وكما سنعلم ذلك قريبا بعد انتهاء أعمال لجنة تقصى أسباب الهزيمة ـ كانت أبعد من ذلك بكثير، وكانت قواتنا الجوية وقواتنا المسلحة كلها هى نفسها ضحية النكسة كما أشار بذلك

الرئيس السادات.

حتى فى أحلك الأوقات خلال العدوان الثلاثى فى ١٩٥٦ وعندما بدأت عملية إبرار القوات الإنجليزية والفرنسية إلى أرض بورسعيد، انشقت السماء فجأة عن عدد من طائرات الميج المصرية تقاتل الطائرات الإنجليزية والفرنسية وقوات الإبرار معلنة روح المقاومة، وأن مصر لم ولن تمضى هكذا وبهذه السهولة.

وفى يوم ٥ يونيو نفسه، لم يكن هناك سرب من أسراب المقاتلات المصرية، ورغم أن جميع مطاراتنا وقواعدنا الجوية كانت كما يقول الفنيون «مغلقة للعمليات» بسبب سيطرة الطائرات الإسرائيلية على سماء تلك المطارات ، رغم ذلك لم يخل سرب واحد من هؤلاء الرجال الذين نجحوا فى الإقلاع بطائراتهم فى مهام انتحارية أشبه بطلعات طيارى «الكاميكاز» اليابانيين، وقاتلوا العدو قتالا غير متكافئ.. وانضموا بمحض إرادتهم إلى الطابور العظيم للشهداء.

وما أن وصلت إلينا الطائرات الجديدة حتى قفز داخلها

طيارونا وراحوا يقاتلون العدو بلا توقف ابتداء من ١٤, ١٥ يوليو سنة ١٩٦٧ حتى أكتوبر ١٩٧٣، ولعل القارئ يندهش عندما يعلم أنه فى يوم ١٤ يوليو سنة ١٩٦٧ قام الطيران المصرى بحوالى ٢٥٠ طلعة قتال فوق العدو فى سيناء، وظلت طائراتنا تضرب مواقعهم حتى آخر ضوء من هذا اليوم، ثم خرجت مرة أخرى مع أول ضوء فى اليوم التالى وظلت طائراتنا تهاجم المواقع الإسرائيلية بقسوة وشراسة، وانسحبت معها أعداد كبيرة من الإسرائيليين هربا، وأجريت بالفعل بعض المحاكمات فى صفوف الجيش الإسرائيلى بسبب هذا الهروب إزاء أول عمل عسكرى حقيقى لنا.

ولقد كانت سنوات النضال الحقيقة لسلاحنا الجوى هى تلك السنوات الست من عام ١٩٦٧ إلى عام ١٩٧٣، كانت المهمة حتمية وضرورية، وكانت الوسائل المتاحة غير كافية تماما، وأيقن رجال قواتنا الجوية أنه لاسبيل إلا المتاح بين أيديهم من أسلحة ومعدات ثم قبل كل شيء الاعتماد على الله.

كانت طائراتهم كلها سوفيتية الصنع وبحكم طبيعة الأراضى فى الاتحاد السوفيتى وكونها أراضٍ شاسعة مترامية الأطراف فإن الجانب الأكبر من طائراته يتميز بالقدرة الهائلة على العمل والقتـال على الارتفاعـات الشـاهقـة، ولكن ليس أبـــدا على الارتفاعات المنخفضة.. إذ ليس من المعقول أن يستطيع أى خصم مهاجمة السوفيت جويا على ارتفاع منخفض..

وعندئذ وبسرعة تامة، أخذ رجالنا يبحثون ويطورون ويجرون التعديلات اللازمة على الطائرات المتاحة بين أيديهم لتناسب المهمة الحتمية التى لابد من تنفيذها، وبجانب التعديلات الفنية كانت هناك التدريبات الصعبة القاسية والرائدة فى نفس الوقت لأنه لم يكن هناك فى الاتحاد السوفيتى نفسه، أو فى أى دولة أخرى من استخدم هذه الطائرات وتدرب عليها بالأسلوب الجديد الذى كان لابد لنا أن نسلكه فى معركتنا القادمة، وفى إطار مسرح العمليات المحلى بالمنطقة، وباختصار تام نقول:

«إن الطائرات كانت مصممة للعمل على الارتفاعات العالية، وكان علينا أن نقاتل بها على ارتفاعات منخفضة.. وفى ذلك الكثير».

ويضيف الأستاذ محمد عبدالمنعم قائلا: «لذلك وبسبب صعوبة هذه التدريبات والتعديلات الجديدة التى أدخلناها على مانملك من طائرات، كان أن سقط من بين رجالنا عدد من الشهداء راحوا فى صمت تام خلال عمليات البحث عن آفاق جديدة لما نملك من أسلحة ومعدات، ويزيد من صعوبة المرحلة أن هؤلاء الرجال كانوا يتدربون ويقاتلون فى نفس الوقت فلقد كانت اختراقات العدو الجوية لأراضينا تكاد تكون يومية.

وتستمر الملحمة بصمت العظماء ودون أى بادرة يأس أو تردد، ويستطيع رجال قواتنا الجوية فى يوم ٩ ديسمبر ١٩٦٩ أن يسقطوا أول طائرة فانتوم فى قتال جوى، ويستمر التدريب والعمل والاستشهاد وصمت العظماء حتى مجىء العيد فى ٦ أكتوبر ٧٣ فتخرج التشكيلات الجوية تحلق على ارتفاعات منخفضة متجهة إلى أهداف

العدو الحيوية داخل سيناء وبسرعات محددة، ومن اتجاهات مختلفة، وفى لحظة واحدة، كانت جميع طائراتنا فوق تلك الأهداف التى سبق تحديدها، والتدريب عليها تدريبا شاقا استمر ٦ سنوات كاملة وبضعة أشهر وأياما، ثم انقض طيارونا على أهدافهم يردون ديّنا قديما «سمعنا وصفا صادقا له فى أول هذه المقالة» عندئذ فقط انكسر «الصمت اللاسلكى» الذى التزم به طيارونا منذ إقلاعهم من قواعدهم حتى وصلوا إلى أهداف العدو فى أعماق سيناء، وعندئذ فقط انكسر أيضا الصمت العظيم الذى استمر ٦ سنوات كاملة.. وأربعة أشهر ويوما واحدا.. و٦ ساعات.

وهناك أيضا شهادة الفريق علاء بركات وهو أحد أبطال الطيران فى حرب أكتوبر، والفريق علاء بركات من مواليد عام ١٩٣٥، وقد تخرج من الكلية الجوية فى دفعة فبراير ١٩٥٩، وكان الرئيس مبارك يعمل بهيئة تدريس القوات الجوية منذ عام ١٩٥٣ حتى عام ١٩٥٩ وهو كبير المعلمين بها.

وقد اشترك الفريق علاء بركات فى حرب ١٩٥٦ وهو يقود الطائرة «الميتيور» الإنجليزية الصنع، وخاض حرب ١٩٦٧ على الطائرة الميج ١٩، ثم اشترك فى حرب الاستنزاف قائدا للواء مقاتلات قاذفة «سوخوى».

ولقد دخل الفريق علاء بركات كلية أركان الحرب بعد حرب الاستنزاف وتخرج فيها فى شعبة العمليات الجوية رئيسا لقسم المقاتلات القاذفة والتى اشتركت مع القاذفات فى الضربة الجوية الأولى لحرب أكتوبر، وقد شارك فى التنفيذ وأثناء الحرب، وكان يتابع المقاتلات القاذفة تحت إشراف قائد القوات الجوية الفريق حسنى مبارك.

ثم تولى رئاسة أركان القوات الجوية عام ١٩٨٥، وفى منتصف أبريل ١٩٨٧ أسند إليه الرئيس حسنى مبارك قيادة القوات الجوية، ثم أصبح بعد ذلك سفيرا لمصر فى أسبانيا.

ويؤكد الفريق علاء الدين بركات على أن الضربة الجوية الأولى كان لها الدور الرئيسى فى الانتصار، وأن مبارك

منع تكرار كارثة الطيران عام ١٩٦٧ فى حرب أكتوبر.
كما يؤكد الفريق علاء الدين بركات على أن القوات الجوية قد لعبت دورا مهما وخطيرا فى حرب أكتوبر، فالذى تحقق فى أكتوبر كان ثمرة عرق وجهد ودم ٦ سنوات.. فقد بدأ الإعداد للحرب بعد ١٩٦٧ مباشرة، فتم تصوير الأهداف المنتظر التعامل معها، حيث قام المختصون بإعداد ماكيتات لها ونماذج عن نفس الأبعاد، وقامت القوات الجوية بإجراء تدريبات جادة وقاسية عليها بحيث بدت أولى العمليات التى قام بها الرجال فى الحرب ـ وهى الكلية الجوية الأولى فى السادس من أكتوبر ـ تبدو لهم وقتها كما لو كانت عملية تدريبية.. فقد اعتادوا هذه الأعمال فى تدريبهم بحيث أصبح جزءا من حياتهم، ولعل هذا من أهم أسباب نجاح الضربة الجوية الأولى والتى حققت حوالى ٩٦٪ من النتائج المنشودة منها، وبناء على هذا النجاح الساحق لم يكن هناك أى داع للضربة الجوية الثانية.
إن القوات الجوية كانت مفتاح نصر أكتوبر، فقد أتاحت

الفرصة لقواتنا البرية كى تعبر وتحتل أرضا بدون أى تدخل من القوات الجوية الإسرائيلية.

وقد أكد الفريق علاء الدين بركات أن القوات الجوية فى حرب أكتوبر ١٩٧٣قد حققت كل المهام التى كلفت بها بنجاح وفاعلية، وتمكنت من شن الضربة الأولى التى أفقدت القوات الإسرائيلية توازنها.

وأكد أن القوات الجوية قد حققت خلال تلك الحرب المهام التى كلفت بها وعلى أعلى مستويات الأداء.. فقامت جنبا إلى جنب مع قوات الدفاع الجوى لحماية مجالنا الجوى وقواتنا بمسرح العمليات والتصدى للسلاح الجوى الإسرائيلى الذى كان يطلق عليه ذراع إسرائيل الطويلة حيث أمكن شل فاعلية هذا السلاح، كما قامت القوات الجوية بتقديم المعاونة الجوية الفعالة للقوات البرية والبحرية سواء فى شكل معاونة جوية نيرانية بمهاجمة أهداف العدو، أو معاونة فى مجال نقل القوات المنقولة جوا، أو معاونـــة تلك القـوات بإمـدادها بمعلومات الاستطلاع الجـوى، والعلامة البارزة هنا أن

القوات الجوية خلال تلك الحرب وتحت قيادة الرئيس محمد حسنى مبارك، وفى ظل الحماس الفيـاض لرجالها كانت تطالب دائما بمزيد من المهام والجهد.

وإيمانا من القيادة السياسية والعسكرية للدور الحاسم للقوات الجوية فقد حظيت قواتنا الجوية منذ عام ١٩٧٣ باهتمام بالغ لدعم وتطوير قدرتها سواء فى مجال التزود بطائرات وأسلحة حديثة أو تطوير برامج التدريب والإعداد للطيارين والفنيين والإدرايين بما يجعل تلك القوات قوات عصرية وقادرة على القيام بدورها المرسوم فى إطار استراتيجيتنا العسكرية بفاعلية ونجاح.

وأخيرا فإن هناك شهادة الفريق طيار أحمد نصر قائد القوات الجوية.

والفريق طيار أحمد نصر قائد القوات الجوية كان فى حرب ١٩٦٧ قائد السرب (الميج ٢١) فى قاعدة «إنشاص» الجوية.. أما فى حرب الاستنزاف وفى حرب أكتوبر ٧٣ فكان قائد اللواء الجوى الميج ٢١.

وقد تخرج فى الكلية الجوية المصرية دفعة فبراير



الرئيس حسنى مبارك والفريق طنطاوى وزير الدفاع والفريق طيار أحمد نصر قائد القوات الجوية فى احتفال تخريج دفعة جديدة من الكلية الجوية يوليو ١٩٩٣.

١٩٥٦ ، وبعد تسعة أشهر خاض معركة ١٩٥٦ كطيار مقاتلات.. كما قاد الميج ١٥ والميج ١٧ ، وفى حرب يونيو ١٩٦٧ قاد الميج ٢١ وفى حرب أكتوبر قاتل معاركه بالميج ٢١ .

وقد قاد الفريق أحمد نصر أول لواء جوى من الطائرات الفانتوم التى حصلنا عليها من أمريكا، ثم تدرج فى المناصب العسكرية القيادية حتى أسندت إليه رئاسة كل من شعب التدريب والتفتيش والعمليات بالقوات الجوية.

وفى ١٥ أبريل عام ١٩٨٧ اختير رئيسا لأركان القوات الجوية، وفى ١٧ أبريل عام ١٩٩٠ أصدر القائد الأعلى للقوات المسلحة حسنى مبارك قرارا بإسناد قيادة القوات الجوية المصرية إليه.

وقد أشاد الفريق أحمد نصر بكفاءة النسر المقاتل المصرى فى حرب أكتوبر والتى كان من شأنها انتزاع ثقة العالم فيه.

وقد أشار إلى تحطيم الأرقام القياسية فى الحرب فكان معدل طلعات الطيار الواحد ٦ طلعات على حين يبلغ أقصى معدل ٣ طلعات فقط.

كما أكد على أن الطيار المصرى نجح فى إسقاط طائرتين معاديتين فى طلعة طيران واحدة.. وأن هذه الكفاءة حققت ٩٨٪ من المستهدف فى الضربة الجوية الأولى فى حرب أكتوبر مما دفع القيادة إلى إلغاء الضربة الثانية التى كان مقررا القيام بها بعد ساعتين من الضربة الأولى.

* * *

وبعد ...

فحين تأتى الذكرى العشرون على حرب أكتوبر ١٩٧٣ ، وفى تمام الساعة الثانية وخمس دقائق ظهرا، سوف يستعيد الرئيس حسنى مبارك ذكريات الفريق حسنى مبارك واللحظات المجيدة فى تاريخ مصر .. ضربة الطيران المصرى فى أكتوبر .

وسوف يتساءل الرئيس بينه وبين نفسه ..

لماذا لا تتكرر الضربة الجوية فى أكتوبر .. فى كل المجالات ؟!

لماذا لا تكون هناك ضربات أخرى ضد الإرهاب ..
والتطرف والتضخم ومشاكلنا الاقتصادية التى تزايدت
عبر عشرين عاما ؟!

وسوف يبحث الرئيس عن إجابة ..

ونحن مسئولون جميعا معه فى البحث عن الإجابة.. وأن
نشاركه فى تحقيقها وترجمتها إلى حيز الوجود ..

فما أحوجنا إلى «طلعة» حضارية جديدة
تعبر بمصر إلى المستقبل المشرق!

محمود فوزى

الفهرس

رقم الايداع ٨٨١٥ / ٩٣
I.S.B.N. 977-264-189-5

مطابع زمزم مهندس يوسف عز العاشر من رمضان

هذا الكتـــاب

كيف التقى أنور السادات بحسنى مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ فى مطار العريش ؟! وماذا دوّن السادات فى أجندته الصغيرة عن الطيار الملازم ثان حسنى مبارك ؟! وما هو الحوار الذى دار بين الرئيس السادات وحسنى مبارك قبل أن يعينه نائبا لرئيس الجمهورية؟! وكيف تلقى حسنى مبارك هذه المفاجأة؟! وماذا كان رده على السادات؟! وأين كان اللواء طيار حسنى مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ ؟! وما هى المهمة التى كان مكلفا بها ؟! وما هى أسباب النكسة من وجهة نظر حسنى مبارك؟! وكيف هزم حسنى مبارك إسرائيل جويا بالتليفون قبل حرب أكتوبر؟! وكيف رد حسنى مبارك الصاع صاعين لإسرائيل بعد أن اخترقت طائرة العدو مجالنا الجوى عند مطار «السخنة» ؟! ولماذا تم إلغاء الضربة الثانية التى كان مقدرا أن تحدث بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى؟! وكيف استطاعت الطائرة الهليوكبتر المصرية أن تسقط الفانتوم الإسرائيلية فى سابقة لم تحدث فى تاريخ الحروب العسكرية؟! وما هى شهادة الفريق محمد على فهمى قائد قوات الدفاع الجوى فى أكتوبر عن الدور الحقيقى لحسنى مبارك فى الضربة الجوية لحرب أكتوبر ؟! كل هذه الأسئلة الهامة وغيرها يجيب عليها هذا الكتاب الذى بين يديك للكاتب الصحفى القدير محمود فوزى .

« الناشــر»

48